JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 31

Samochód

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

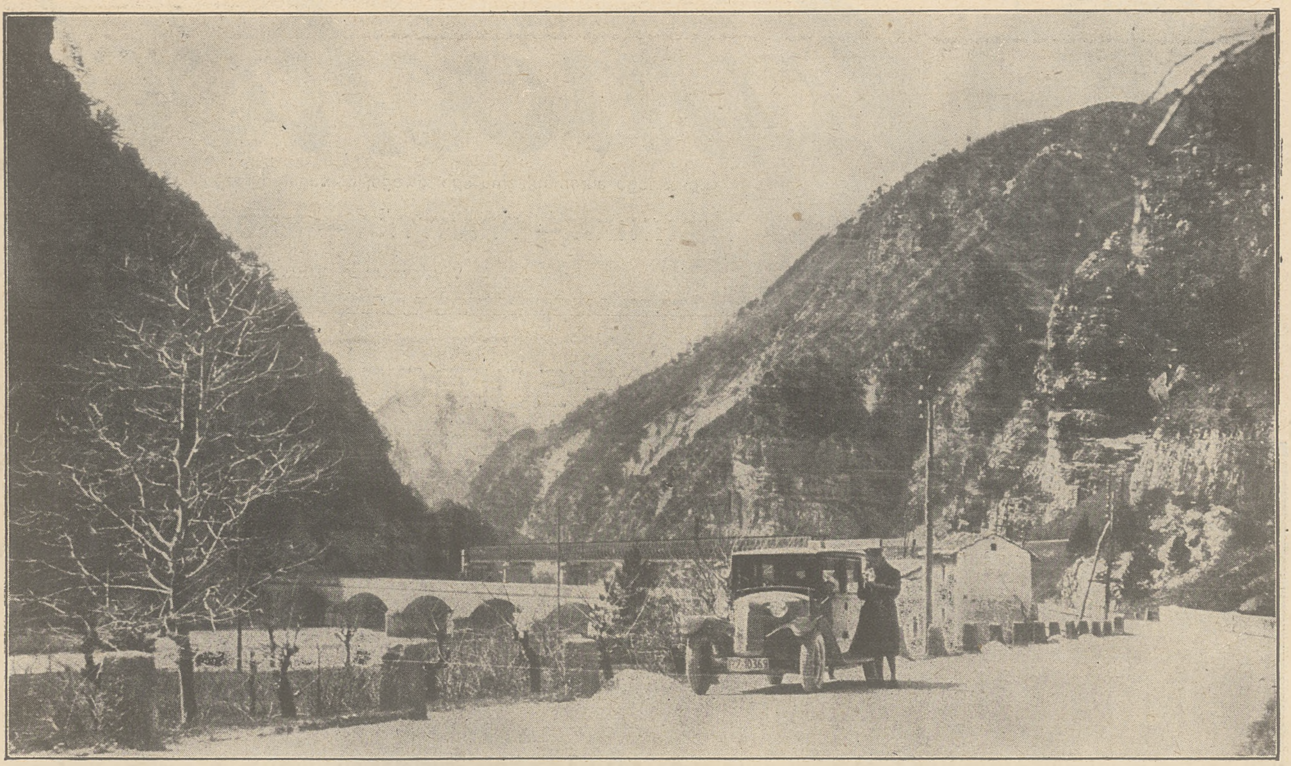
Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

5. maja 1929

Zamiast lalki — samochód



Koniki i lalki widać poszły w kąt! — Dzisiejsze dzieci ponad wszystkie zabawki przekladają samochód, a produkcją takich cacek nie zajmują się już wytwórnie zabawkarskie, lecz prawdziwe fabryki automobilowe, jak to widać z naszej ryciny. Młodych automobilistów przybywa coraz więcej. Fot. „Samochód"



Droga górska roztacza przed nami tysiące cudownych widoków, zmieniających się niespodzianie za każdym zakrętem. Fot. „Samochód"

Od Pirenejów do Alp

Nice, w kwietniu.

Przebywszy dwukrotnie wpoprzek Pireneje, byliśmy dumni zarówno z siebie, jak i z maszyny. Zresztą — przedewszystkiem, z maszyny, bo gdyby nie ona nie moglibyśmy być dumni z siebie.

Wszystkie te karkołomne wiraże i wzniesienia nasza Tatra przebyła z taką czarującą nonszalancją, jakby chodziło o wycieczkę do Puszczykowa. W czasie całej tej uciążliwej górskiej drogi ani razu nie doszło do użycia drugiego biegu. Mniejsze pochyłości „odstawiało" się na czwartym, używając trzeciego jedynie na silniejszych spadkach.

Wogóle jest to stwór niesłychanie poczciwy, nigdy nie przysparzający kłopotu. Nawet nasze obawy, aby przy tej wytężonej pracy, nie przegrzał się powietrzem chłodzony motor, okazały się najzupełniej zbyteczne. — Wszystkie cztery cylindry pracowały tak sprawnie, jak na równinie.

W doskonałem tedy usposobieniu ruszyliśmy w dalszą drogę z maleńkiej górskiej mieściny Mauleon. Na karcie wytknęliśmy sobie cel dzienny — Tuluza.

Droga wciąż wije się wśród gór, na szczytach pokrytych jeszcze śniegiem, dołem rozkwitających wiosną. Za każdym zakrętem zmieniają się pejzaże, olśniewając oko wdziękiem rozbudzonej do życia natury.

Jechać zbyt prędko nie można z powodu ciągłych ostrych wiraży. Za to szosa — jak wszędzie we Francji — jest dobra.

Jedziemy drogą wycieczek pirenejskich, spotykamy więc ciągle ogromne autobusy — Panhardy i Saurery — wypełnione szczelnie przez turystów, zawzięcie lornetujących lub „kodakujących" góry. — Tuż za Mauléon mijamy też wycieczkę narciarzy, dążących wyżej w góry, kędy jeszcze leży twardy śnieg.

Minąwszy Oloron — Ste Marie i prześlicznie położone Pau, skręcamy z drogi głównej, udając się do Lourdes. — Droga w dalszym ciągu jest czarująca. Biegnie ona prawie równolegle do toru kolejowego, spotykamy więc teraz liczne pociągi, z których dochodzi nas pobożny śpiew pielgrzymów, dążących, lub wracających ze świętego miejsca.

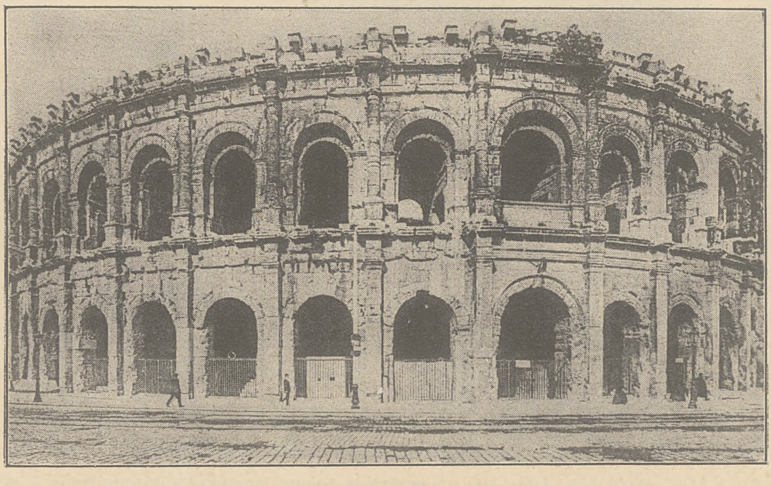
* * *

Miasteczko jest małe i ubogie. Niema tu ani wspaniałych hoteli, ani eleganckich restauracyj, ani kokieteryjnych will. Znać, że miejscowość ta, acz tłumnie odwiedzana, nie liczy nigdy na pobyt miljonerów. — Jej klienci to ludność uboga, którą przywodzi tu nie chęć rozrywki, lecz niedola.

Zostawiwszy Tatrę w prymitywnym garażu, ruszamy przez Ronte de la Grotte ku cudownemu miejscu. Spotykamy wciąż grupy młodych dziewcząt, przybranych w białe baskijskie berety, śpiewających pieśni pobożne i powracających od strony Groty. — Jest to tydzień po Wielkiej Nocy, zatem czas szkolnych wakacyj. Dziewczęta te, to przeważnie uczenice klasztorów, które pod przewodem zakonnic odbywają pobożną pielgrzymkę.

W całem miasteczku panuje dziwny nastrój. Cisza, przeplatana śpiewami i rzadkiem pobrzękiwaniem tramwajów, które stanowią tu jedyny bodaj środek lokomocji.

Poważny nastrój psuje widowisko, jakie daje ulica biegnąca ku grocie. Po lewej i po prawej sklepik koło sklepiku, stragan koło straganu, pełne świętych obrazków, różańców, szkaplerzy, obrzydliwych metalowych „pamiątek", figurek Matki Boskiej i Świętych. Ponad temi świętościami grube przekupki, rzucają taksująco okiem na przechodniów i zachwalają swój towar.



W Nimes do dzisiaj zachował się z czasów rzymskich potężny amfiteatr, w którym obecnie odbywają się walki byków. Fot. „Samochód"

Powoli zbliżamy się do świętego miejsca. Na skale kościół, a z boku, pod kościołem grota święta, w której ongiś pasterce Bernadetce ukazywała się Matka Boska.

Przed grotą, na flizach kamiennych grupa pielgrzymów modli się z rozkrzyżowanemi w powietrzu rękoma. Tuż przy grocie kilkudziesięciu chorych na noszach i w wózkach. Twarze ich blade i wychudłe. Oczy ich zapadłe, gorejące ogniem wiary, z rozpaczliwem błaganiem wpatrują się w postać Matki Najświętszej.

Od czasu do czasu ponad szmer litanji wydziera się, groźne, z mocą powtarzane zaklęcie:

— Notre Dame des douleurs guerisez nos malades! (Matko Boska Bolesna uzdrów naszych chorych!)

Następuje chwila ciszy, pełna drżącego oczekiwania. — Ci ludzie wierzą i czekają cudu.

* * *

Wydobywszy maszynę z garażu, jeszcze pod wrażeniem świeżych wzruszeń, ruszamy dalej. — Po 19 kilometrach trafiamy do Tarbes, gdzie urodził się w roku 1851 marszałek Foch. Przejeżdżamy koło tego skromnego domu, gdzie powiewają dziś chorągwie narodowe, spowite kirem na znak żałoby.

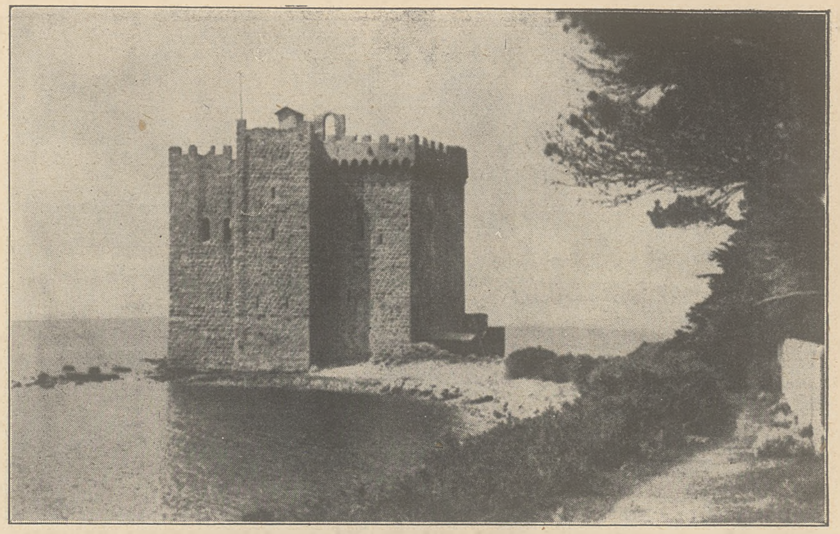
Lourdes zabrało nam sporo czasu, spieszymy więc dalej. Im bliżej Tuluzy, tem droga staje się prostsza i równiejsza. Wiraże już coraz rzadsze, wzniesień wielkich już niema. Za to z prawej towarzyszy nam wciąż wspaniała panorama niebotycznych gór.

Widok jest wspaniały. — Całe pasmo Pirenejów, ośnieżone górą, sinozielone dołem, ciągnie się jakby w nieskończoność, zatracają powoli kontury wśród błękitnej mgły oddalenia. Tylko białe szczyty lśnią się brylantowemi skrami w jaskrawem słońcu.

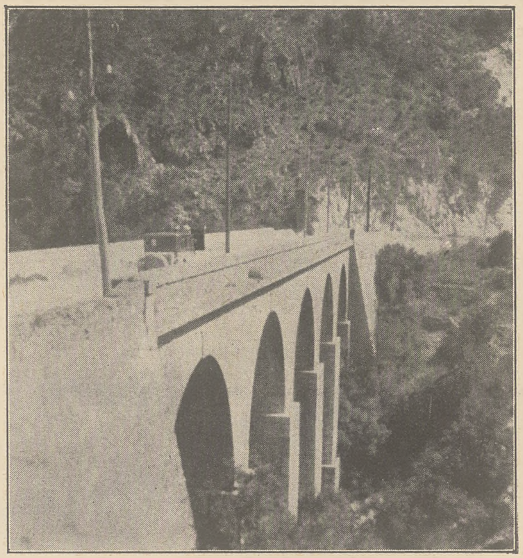
Tracimy je z oczu dopiero w pobliżu Tuluzy, gdy kierunek drogi odwraca nas tyłem ku nim, a zapadający powoli wieczór zaciemnia horyzont.

Już licznik wskazuje 315 kilometrów. Docieramy jeszcze przed zmrokiem do Tuluzy. Narazie najbardziej zaimponował nam wspaniały garaż trzypiętrowy, gdzie samochody wciąga się windą do góry i ustawia jak zabawki na półkach.

Tego starożytnego, bo z rzymskich czasów wiodącego ród, miasta nie zwiedzamy szczegółowo, poprzestając na zewnętrznym obejrzeniu ciekawszych budowli. Spieszno nam dalej, bo dnia tego chcemy dotrzeć do Marsylji, a to jest 416 km.



Szczątki obronnego zamku na wysepce St. Hilaire przywodzą na pamięć czasy dawno zamierzchłe.
Fot. „Samochód"



Droga wije się nad brzegiem morza, okrążając skały, lub przeskakując przepaście po wysokich mostach.
Fot. „Samochód"

* * *

Ruszamy raźno na Lavaur, Castres St. Pons do Beziers. Na tym odcinku trafiamy parę razy na kawałki złej drogi i mamy okazję do rozpamiętywania zalet naszej tylnej osi łamanej, która tak znakomicie amortyzuje wstrząsy.

Zdaleka po prawej rysują się na horyzoncie ośnieżone wierzchołki Pirenejów, które niebawem pożegnamy na dobre. Koło Beziers prościutka, równa droga niesie nam naprzeciw rzeźkie powiewy morza. Choć go jeszcze nie widać, lecz czuje się je w pobliżu.

Jest niedziela. W Beziers rojno i gwarno na ulicach. Ludzie przechadzają się statecznie po Allees Pau Riquet i wygrzewają w słońcu, piekącem z wielką zawziętością. Zajeżdżamy przed restaurację i zjadamy obiad.

Bodajby nam był kością w gardle stanął! W dwie godziny później klniemy ten pomysł, na czem świat stoi. Klniemy go w Nimes.

Bo i jakże nie kląć? Zajeżdżamy przed starożytny rzymski amfiteatr, co się zachował w tak dobrym jeszcze stanie i widzimy tłumy, wysypujące się z jego wnętrza.

— Co się stało?

— Właśnie skończyły się walki byków!

Bodaj cię kaci! Do tych byków zaiste nie mamy szczęścia. — W Hiszpanji nigdzie na to widowisko nie mogliśmy trafić, a teraz jeszcze i w Nimes spóźniliśmy się o godzinę. Żeby nie ten obiad!

Pocieszamy się zwiedzaniem amfiteatru. Zachował się znakomicie. Zewnętrzna fasada jest we wcale dobrym stanie, wnętrze zaś jest w stanie używalności, jak tego dowodzą walki byków.

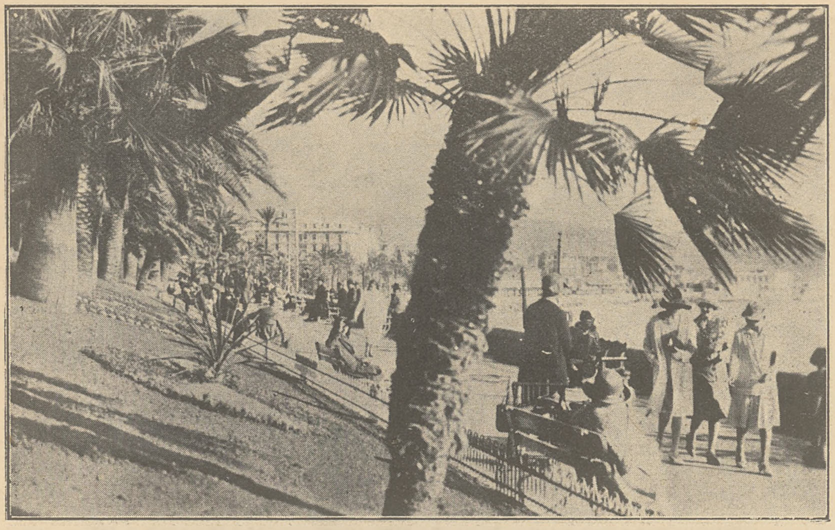
Ba! Bo też takich głazów tak łatwo rozdrapać się nie da — przetrwały więc dwa tysiące lat.

Przetrwał także dom rzymski w stanie nieomal nienaruszonym. Mieści się w nim muzeum antycznych wykopalisk. Świątynka Djany jest zato w ruinie, lecz otacza ją piękny park Richelieu'go, a w nim wspaniałe sadzawki, imitujące zatopione budowle rzymskie.

Niestety w tym zakątku Francji musimy poprzestać na Nimes. Ani do Avignon, ani



W Antibes widać nietylko wytwornych podróżnych i kuracjuszy, — miejscowi amatorzy rybołóstwa spokojnie łapią sardynki na wędkę.
Fot. „Samochód"



Palmy nie wszędzie wymarzły tego roku. Miejscami nawet brzeg morza zdobią ich puszyste kity.
Fot. „Samochód"

do Tarascon niema czasu jechać. Nawet Arles mijamy już o gęstym zmroku, a do Marsylji docieramy wieczorem.

* * *

W Marsylji pobyt nasz krótki. Na zwiedzanie czasu nie poświęcamy, znając miasto z dawniejszych wycieczek. Poprzestajemy na przejażdżce przez nadmorski Corniche, gdzie odkrywamy niedawno wzniesiony piękny pomnik dla poległych żołnierzy francuskich pułków orjentalnych.

Ruszamy do Tulonu. Po drodze najciekawszy objekt, to trolleybus, kursujący z Marsylji do podmiejskich okolic.



Włoskie S. Remo mniej jest zgiełkliwe od Nicy i Monaka, lecz bodaj czy nie piękniejsze w swym spokoju.
Fot. „Samochód"

Góry, które wczoraj opuściliśmy, zaczynają się na nowo. Tym razem są to podnóża Alp, schodzące łagodnie ku morzu.

Częściowo przyjemność jazdy psuje nam wiejący z niesamowitą siłą wiatr — Mistral. Tumany kurzu i wszelakiego śmiecia unoszą się w powietrzu. — „Wielki Zamiatacz Południa" przystąpił do wiosennych porządków.

W Tulonie spotykamy się z Edwardem Ligockim, mieszkającym tu stale, i z kilkunastoma oficerami marynarki polskiej, bawiącymi tu na studjach morskich. — Okazuje się, że wszyscy oni są zapalonymi automobilistami i gorliwymi czytelnikami „Samochodu", to też powitanie jest serdeczne.

Na placu, gdzie „parking" samochodów, muszę urządzać wykład kilku Francuzom, zwabionym nieznanemi kształtami naszej Tatry.

Jej czterocylindrowy motor, chłodzony powietrzem, tak łatwo dostępny ze wszystkich stron, budzi powszechny zachwyt, a gdy przytem dowiadują się, że maszyna zużywa niewiele ponad 10 litrów na 100 kilometrów — podziw przechodzi w zachwyt.

Zabieramy Ligockiego i w piątkę puszczamy się do Nice. — Droga jest cudowna, ale trudna. Przez cały czas pnie się po skałach nadbrzeżnych i przesmykuje nad szumiącem niżej morzem.

Kraj tu już całkiem jnny. — Słońce piekące, niebo błękitne, koloru nigdy w Polsce nie widzianego, woda mieni się wszystkiemi kolorami tęczy, po przydrożnych ogródkach kwitną na grzędach goździki...

Tylko palmy biedaczki tego roku ucierpiały od śniegu i mrozu. — Nierzadko z ich dumnych pióropuszów ocalały jedynie śmieszne, wątłe kitki.

Na szosie pełno samochodów — co drugi to Rolls-Royce! — Panowie Anglicy okupowali cały „lazurowy brzeg". Pełno ich w Hyeres, pełno w Juan-les-Pins, pełno w Cannes. Najmniej stosunkowo w Nice, dokąd zajeżdżamy przed wieczorem, przebywszy dnia tego zaledwie 242 kilometry, gdyż droga ta, choć piękna, nie pozwala na rozwinięcie większej szybkości. Pełno na niej zakrętów i ruch bardzo intensywny.

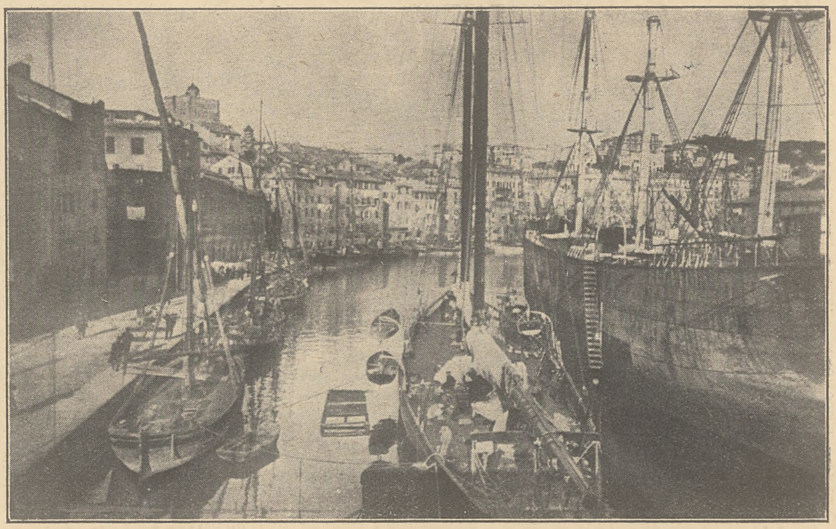
W Nicy robimy postój czterodniowy. —

Coraz bardziej utwierdzam się w przekonaniu, że samochód, to jedyny racjonalny sposób podróżowania. Oddaje on nieocenione usługi nietylko w czasie samej drogi, lecz i na postojach jest niezbędny. Dzięki niemu możemy sobie pozwolić na wycieczki do przecudnych zakątków słonecznego wybrzeża, jak Cap S. Martin, jak też i na włoską stronę, np. do S. Remo, gdzie jeszcze cieplej i spokojniej, niż tu.

Zadając wszędzie „fasonu" naszą Tatrą, grzejąc się w słońcu, wywołując fotografje i pisząc korespondencje — wypoczywamy.

„Wypoczywamy" — to zresztą tylko sposób mówienia, gdyż ani trochę nie odczuwamy zmęczenia. Wypoczynek to raczej intelektualny, nerwowy, leżący w poczuciu wyzbycia się wszelkich codziennych trosk i obowiązków.

Zdzisław Marynowski.



Savona jest miasteczkiem, posiadającem ożywiony ruch handlowy.
Fot. „Samochód"

Wśród szampionów automobilizmu

Grand Prix Monaco — Mille Miglia — Tour de France

Monte Carlo, w kwietniu.

Sensacja jest niebywała! — Wyścig po ulicach miasta, i to wyścig nie byle jaki, nie na byle maszynkach, lecz na maszynach co się zowie — tego jeszcze nie praktykowano w świecie automobilowym.

Impreza nie jest też pozbawiona i cech groteskowych. — Któżby przypuszczał, że na terenie księstewka, które liczy 157 hektarów powierzchni, można zorganizować 300-kilometrowy wyścig? — Skoro go jednek zorganizowano, musiał on wywołać zainteresowanie fenomenalne.

Zaiste dyrektor Tow. Kąpieli morskich w Monte Carlo, p. René Léon wpadł na pomysł genialny, dając inicjatywę do urządzenia tej imprezy. — Napływ gości jest olbrzymi, powiadają, że sięga 50 000 osób. Minjaturowe księstewko znów robi „kokosy" na przybyszach.

Na parę dni przed dzisiejszemi zawodami rozpoczęły się już energiczne przygotowania zarówno w Monaco, jak i w Monte Carlo. Trasę wyścigu, stanowiącą zamknięte okrążenie długości 3 km 180 mtr, starannie ogrodzono i na ostrych zakrętach wyłożona nawet materacami, mającemi chronić zarówno maszyny, jak i węgły domów od uszkodzenia. Przy starcie na bulwarze Alberta I w Condamine wybudowano olbrzymie trybuny i ulokowano stoiska obsługi, inne trybuny rozrzucono w kilku punktach księstwa na placach i w ogrodach.

Lecz w dniu samych wyścigów wszystko to okazało się niewystarczające, gdyż niezliczone tłumy przyglądały się zawodom, zalegając już od południa wyloty ulic przyległych, okna domów, a nawet statki, zakotwiczone w porcie. Dodać trzeba, że dzięki amfiteatralnemu położeniu miasta na zboczach gór, niemal całą trasę było widać prawie z każdego punktu.

Punktualnie o godzinie 13 m 30 przed trybunami ukazał się samochód księcia Monaco, prowadzony przez niego samego, co było znakiem otwarcia toru. — Tuż za nim ruszyli wśród ogłuszającego łoskotu motorów zawodnicy.



Widok z gór na Monaco (na półwyspie po prawej) i Monte Carlo (po lewej). W środku port Monaco, na którego nadbrzeżach przebiegała częściowo trasa wyścigu o Grand Prix Monaco. Fot. „Samochód"

Było ich 16-tu. — A więc: na Bugattich — Williams, Philippe, Bouriano, Dreyfus, Etancelin, Dauverque i Lehoux; na Alfa-Romeo — Rigal, Zehender i Perrot; na Maserattich — Sandrich i Sterlich; na Delage'u — de Rovin; na La Licorne — Doré; i wreszcie, uważany za najgroźniejszego, Caracciola na 7-litrowym Mercedes-Benz.

Prawie od samego początku wyścig prowadzili Williams i Caracciola i wydawało się, że specjalnie budowany do tego wyścigu samochód niemiecki, o potężnej sile motoru, o krótkiem a szarokiem podwoziu, ułatwiającem branie ostrych wiraży, zwycięży bezwzględnie.

Mimo to Williams na Bugattim (2 litry 300 cm) nie dawał się wyprzedzić konkurentowi przez 28 okrążeń. Dopiero w 29 okrążeniu udało się Mercedesowi wysforować na pierwsze miejsce. — Jako trzeci utrzymywał się wciąż Bonziano na Bugattim. Caracciola jednak nie długo zdołał się utrzymać na czele, gdyż już w 31 okrążeniu wyprzedził go ponownie Williams.

Sytuacja nie zmieniła się prawie aż do 50 okrążenia, tj. aż do chwili, gdy Williams musiał przystanąć, by nabrać benzyny. Rezultat półwyścigu przedstawiał się następująco: 1. Caracciola 159 km w 1 g. 57 m. 7 s.; 2. Bonziano o 1 m. 3 s. dłużej; 3. Williams o 26 s.; 4. Philippe, 5. Dreyfus, 6. Etancelin, 7. Rigal, 8. Lepori, 9. de Rovin.

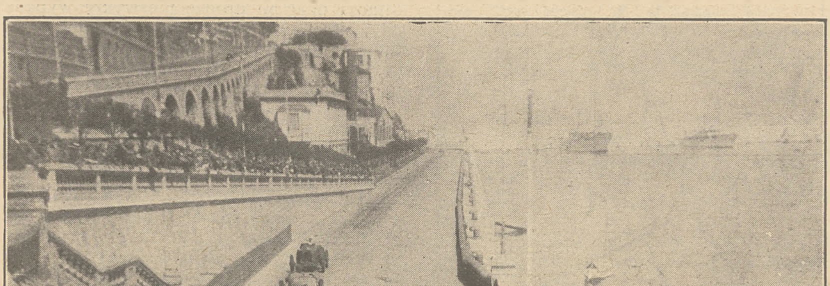
Z 16 zawodników pozostało już tylko 9. — Zehender na Alfie wycofał się z powodu defektu karburatora, Dauverque miał nieporozumienie ze świecami, Lehoux zawadził o worki z piaskiem na wirażu i wycofał się z uszkodzonemi dwoma kołami i ze zgiętą osią, inni zaś musieli zrezygnować z powodu różnych defektów technicznych.

Tak więc druga połowa wyścigu rozpoczęła się w zmniejszonej liczbie zawodników z Caracciolą na czele. Miejsce to traci wreszcie Mercedes w ten sam sposób, w jaki je zyskał — gdy sam z kolei musi się zatrzymać, by zatankować benzynę.

Wreszcie po 100 okrążeniach toru wyścig kończą w następującym porządku: 1. Williams (Bugatti 2 l. 300 cm.) 318 km. w 3 g. 56 m. 11 s.; 2. Bonziano (Bugatti 2 l. 300 cm.) 3 g. 57 m. 38 s.; 3. Caracciola (Mercedes 7 litr.) 3 g. 58 m. 33 s.; 4. G. Philippe (Bugatti 2 litr.); 5. Dreyfus (Bugatti 1 l. 500 cm.); 6. Etancelin (Bugatti 2 l., bez kompresora); 7. Lepori (Bugatti 2 l. 300 cm.) bez 6 okrążeń; 8. Doré (La Licorne 1500 ccm) bez 11 okrążeń.

Największą szybkość przeciętną osiągnął Williams — 80 km. 194 mtr., on też osiągnął największą szybkość maksymalną w 32-iem okrążeniu — 84 km. 800 mtr.

Pod koniec zawodów zdarzył się jeszcze jeden groźny wypadek. De Rovin, jadący na

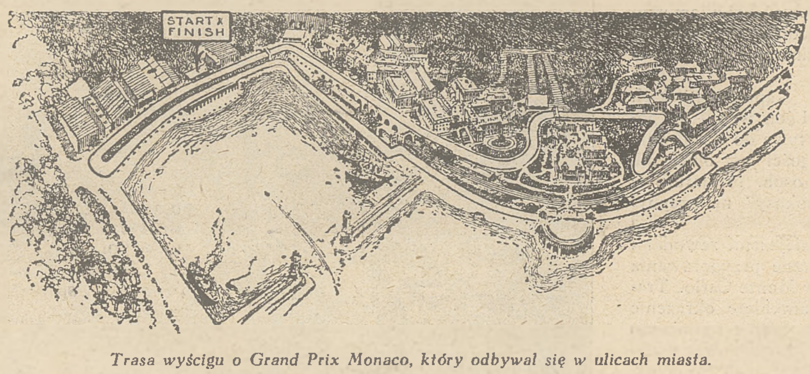


Wyścig o Grand Prix Monaco. Część trasy wyścigowej nad portem Monaco. Aby zmniejszyć niebezpieczeństwo wypadków, wszystkie zakręty starannie wyłożono materacami. Fot. „Samochód"

Delage'u, zawadził o worki z piaskiem na wirażu, łączącym prosty tor wybrzeża z drogą od tunelu strzelnicy przed Kasynem. Wypadek wyglądał tragicznie, gdyż maszyna wywróciła się, przykrywając sobą kierowcę. Na szczęście skończyło się na lekkiem potłuczeniu. Godzien podziwu był też Doré, który ostatnie okrążenia na La Licorne robił zupełnie bez hamulców, ratując się jedynie przekładaniem biegów.

Reasumując rezultaty dnia dzisiejszego, można tej nowej imprezie wróżyć najzupełniejsze powodzenie i w latach następnych. — Pomijając piękny rezultat sportowy, przyniosła ona widzom tyle silnych emocyj i stanowiła tak ciekawe a zarazem oryginalne widowisko, że i w przyszłości z pewnością ściągać będzie zarówno licznych zawodników, jak i widzów. — A ten ostatni wzgląd dla księstwa Monaco posiada znaczenie najpierwszej wagi.

Z. Mar.



Trasa wyścigu o Grand Prix Monaco, który odbywał się w ulicach miasta.

* * *

Po kilkutygodniowej propagandzie całej prasy włoskiej odbył się wielki włoski rajd-wyścig tysiąc milowy „Mille Miglia“, organizowany już trzeci rok zrzędu przez Automobilklub Bresci. Trasa tego wyścigu o ogólnej długości 1670 km prowadziła przez następujące miasta: Brescia, Parma, Modena, Pistoja, Florencja, Siena, Vitervo, Rzym, Spoleto, Perugia, Ancona, Rimini, Forli, Bolonja, Ferarra, Padwa, Wenecja, Treviso, Feltre, Vicence, Brescia. Cel i zadanie tysiąc milowego monstre-rajdu wyjaśnia proklamacja, ogłoszona krótko przed wyścigiem. Chodzi więc mianowicie po 1) o stworzenie wyścigu, któryby odpowiadałby wymaganiom przemysłu i sportu samochodowego, który więc nie może się odbywać w zamkniętym torze. Wyścig tysiąc milowy idący przez 30 włoskich prowincyj, przez równinę, tereny górzyste i setki miejscowości daje tak kierowcom jak i maszynom wszelkie możliwości wykazania pewnej swej sprawności we wszelkich kierunkach. 2) Rajd tysiąc milowy ma udowodnić, że w kraju dyscyplinowanym można jeździć bez żadnych ograniczeń szybkości.

Co do ostatniego punktu trzeba przyznać że uczyniono wszystko, co przyczyniłoby się do zmniejszenia niebezpieczeństwa wyścigu. Niema chyba drugiego kraju w Europie, któryby zdołałby w tym celu zmobilizować tyle chętnych sił, jak to uczyniły faszystowskie Włochy. Przez kilka miesięcy pracowało 30 komitetów i 200 podkomitetów, z których każdy działał na wyznaczonym odcinku trasy. W ostatnich dniach przed wyścigiem na każdym odcinku cyrkulowały po 3 samochody, które kontrolowały ludność. Mussolini sam wystosował do wszystkich prefektów jaknajenergiczniejszy rozkaz, aby komitetom z wszelkich sił dopomagali. Wzdłuż całej drogi tysiące tablic wskazywało drogę, a ulotki rozdzielane w poszczególnych miejscowościach zawierały przepisy zachowania się dla ludności. W czasie całego biegu na każdym skrzyżowaniu dróg znajdował się posterunek składający się z jednego karabiniera, jednego milicjanta faszystowskiego i jednego sportowca, zaopatrzony w chorągiewkę sygnalizacyjną oraz latarnię i pochodnię na noc. Tak więc wszystko było zorganizowane aż do najdrobniejszych szczegółów.

Przez cały czas organizacji rajdu warunki atmosferyczne zapowiadały się bardzo kiepsko, a w Apeninie długie odcinki drogi zalegał śnieg sięgający wysokości dwóch metrów. Z olbrzymim nakładem pracy usunięto tak śnieg, jak i wszelkie inne przeszkody, a w dniu rozpoczęcia rajdu komitet florentyński, na którego odcinku leżały przełęcze apenińskie, telegrafował z dumą: „Trasa uwolniona od śniegu. Komisarze, inspektorzy, funkcjonarjusze, służba sanitarna, telefoniczna i telegraficzna oraz chronometrzyści, wszyscy z dokładnemi instrukcjami na posterunku, oczekują triumfalnego przebiegu najpiękniejszego wyścigu świata“.

Tak też się stało: Wyścig „Mille Miglia“ był rekordowy tak pod względem liczby zgłoszeń, liczby uczestników, jak i czasów osiągniętych przez zwycięzców. Aż do chwili zamknięcia terminu zgłoszeń zapisało się niemniej jak 108 konkurentów. Najliczniejsze były oczywiście zgłoszenia maszyn włoskich, tak więc na liście figurowały w kategorji ponad 1100 ccm. 23 Alfa Romeo, 14 Lancia, 13 O. M., 5 Itala, 3 Fiaty itd., z maszyn zagranicznych najliczniej były reprezentowane Bugatti w liczbie 6. Niestety jednak większość z tych ostatnich nie stanęła do startu. W kategorji do 1100 ccm. prawie ⅔ liczby konkurentów stanowiły samochody Fiat. Na uwagę zasługuje fakt, że między zawodnikami znalazły się również dwie panie.



Trasa wielkiego włoskiego wyścigu 1000-milowego „Mille Miglia“.

Dla porównania warto tu przypomnieć wyniki zeszłoroczne wyścigu tysiąc milowego: zwycięzcą ogólnym był Campari na Alfa Romeo 1500 ccm. z czasem 19 g. 14 m. 5,8 s., podbijając znacznie czas osiągnięty w roku 1927 przez kierowców Minoja i Morandi na samochodzie O. M. Szybkość średnia Campari'ego wynosiła więc 85,128 km. Po nim następowali Rosa na O. M. w 19 g. 22 m. 22,4 s. (szybkość średnia 83,529 km. na g.), Strazza na Lancia 19 g. 37 m. 37,4 sek. (szybkość średnia 82,447 km. na g.), Minoja na La Salle 21 g. 17 m. 25,00 s. Ze 108 uczestników zgłoszonych stawiło się na starcie 81. Przebieg wyścigu był następujący: Już na dziewiątym kilometrze po starcie, jedna z pań uczestniczących w wyścigu, a mianowicie baronówna Avanzo (Alfa Romeo) wycofała się wskutek defektu silnika, nieco dalej rozbił się Sorrentino na Lancia i został odstawiony do pobliskiego szpitala. W Salsomaggiore wycofali się Maggi i Mazotti na O. M. również wskutek defektu w silniku. Ten sam los spotkał pod Loiana kierowców Fagioli na Salmsonie i Brilli Peri na Alfa Romeo, który uchodził za faworyta biegu. Najlepsze tempo utrzymywał początkowo Borzacchini na Maserati, który aż do Florencji miał szybkość średnią 100 km na godz., a w dalszym ciągu biegu, aż do do Rzymu, wraz ze swym towarzyszem konstruktorem Maserati prześcignął wszystkich zawodników, którzy wystartowali przed nim i odbył dystans Brescia—Rzym (587 km.) w czasie 6 g. 22 m. 55 sek., co odpowiada szybkości średniej 92 km. na godz. Jako drugi przybył do Rzymu Campari (Alfa Romeo w 6 g. 27 m. 26 s. (szybkość średnia 91,245 km. na g.). Po nim następował Minoja również na Alfa Romeo w czasie 6 g. 43 m. 29 s. Już w kilka minut po opuszczeniu Rzymu Borzacchini odpadł wskutek defektu silnika i prowadzenie biegu objął Campari, utrzymując się na pierwszem miejscu aż do końca. Minoja miał po drodze niezwykły wypadek, gdyż przejechał psa i przy tej okazji wygiął sobie jedną oś, którą w Perugji zamieniono na nową w rekordowym czasie 25 minut. W międzyczasie prześcignął go Morandi, który też jako drugi przybył do Bresci, pomimo że w Sienie zatrzymało go przez pół godziny wadliwe działanie świec. Ostateczne wyniki były następujące:

1) Campari-Ramponi (Alfa Romeo) 18 g. 4 m. 25 s., czas średni 89,688 km. na godz. 2) Morandi-Rosa O. M. 18 g. 14 m. 14 s. 3) Warzi-Colombo (Alfa Romeo) 18 g. 16 m. 14 sek. 4) Strazza-Varallo (Lancia) 18 g. 17 m. 41 sek. 5) Ghersi (O. M.) 18 g. 55 m. 8 s. Ogółem ukończyło bieg 42 konkurentów.

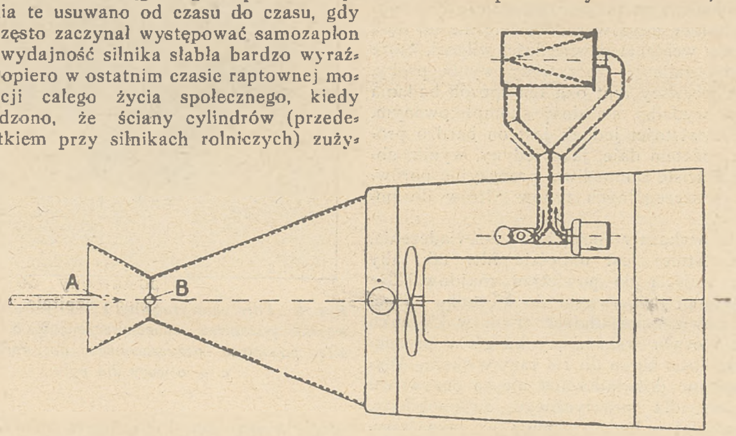
* * *

W sobotę, dnia 20 kwietnia, rozpoczął się wielki rajd francuski „Tour de France“, zorganizowany przez Motocycle Club de France i paryski dziennik „Journal“. Trasa rajdu 4500 km. w dziewięciu etapach. Etapy dzienne wynoszą przeciętnie ca. 500 km. i są rozłożone w ten sposób, że po każdym etapie przypada 1 dzień odpoczynku, połączony z wystawą maszyn, biorących udział w rajdzie. Uczestników zgłosiło się 90, z tego 69 motocykli, 2 cyclecarów i 19 samochodów. Wśród samochodów najliczniej są reprezentowane marki: Amilcar, Peugeot, Donnet. Pierwsze pięć etapów przetrwało 64 uczestników. Rajd kończy się w niedzielę dnia 5 maja.

Speeder.

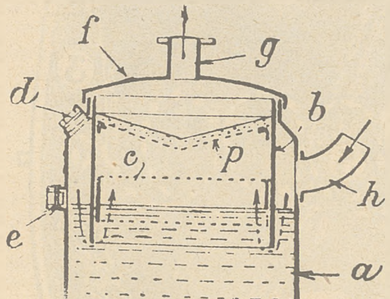
Filtry do powietrza

Jeszcze wcale nie tak dawno kwestja oczyszczania powietrza, służącego do wytwarzania mieszanki dla silników spalinowych, była dziedziną, na którą żadnej nie zwracano uwagi. Zanieczyszczenie denka tłoków, zaworów, komór zaworowych i komór spalinowych tłumaczono sobie powstaniem „pozostałości spalinowych", „osadu węglowego" itp. Zanieczyszczenia te usuwano od czasu do czasu, gdy zbyt często zaczynał występować samozapłon i gdy wydajność silnika słabła bardzo wyraźnie. Dopiero w ostatnim czasie raptownej motoryzacji całego życia społecznego, kiedy stwierdzono, że ściany cylindrów (przedewszystkiem przy silnikach rolniczych) zużywały się zbyt szybko, a pierścienie tłoków w krótkim czasie ścierały się do tego stopnia, że uszczelnienie cylindra stawało się iluzoryczne, dopiero wtedy technika samochodowa zrobiła niezwykle odkrycie, że silnik spalinowy, wraz z zasysanem powietrzem pochłania stale niezliczone drobiny kurzu i pyłu, które, połączywszy się z oliwą na ścianach cylindra, przetwarzały się na masę, wywołującą efekt, podobny do działania masy szlifierskiej.



Rys. 1. Instalacja doświadczalna dla badania filtrów do powietrza A — wlot powietrza zgęszczonego, B — otwór dla dawki kurzu.

Jak już wspomnieliśmy, niszczące działanie kurzu najsilniej ujawniało się przy silnikach rolniczych, które z natury rzeczy pod tym względem pracują w warunkach wyjątkowo niekorzystnych, lecz i samochód turystyczny niemniej odczuwa fatalne działanie kurzu tembardziej, że jego mechanizm napędowy odznacza się konstrukcją znacznie subtelniejszą. Stwierdziwszy szkodliwość kurzu, technika automobilowa znalazła się wobec konieczności usuwania kurzu z powietrza, przeznaczonego dla silnika i w krótkim też czasie wynaleziono cały szereg filtrów do powietrza. Działanie tych filtrów jest oparte, zależnie od systemu, na różnych zasadach, zanim jednak przystąpimy do opisu poszczególnych typów, nie od rzeczy będzie przyjrzeć się właściwościom kurzu i pyłu, znajdującym się w powietrzu.



Rys. 2. Filtr do powietrza z płynem. h — wejście powietrza, a — płyn, c, p — filtry, g — wylot powietrza.

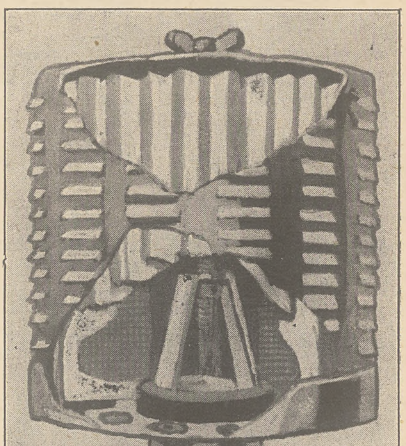
Jeżeli kurz, który podczas jazdy samochodem osiadł np. na naszych okularach, weźmiemy pod mikroskop, zauważymy, że składa on się z niezwykle małych drobinek, które właśnie dzięki swym minimalnym rozmiarom przy najmniejszym podmuchu unoszą się w powietrze. W powietrzu spokojnem drobinki te opadają pod działaniem siły ciężkości. Opadanie to zależne jest oczywiście od rozmiarów i ciężaru własnego drobinek. Przeciętnie szybkość opadania normalnego drobnego kurzu wynosi mniej jak 25 mm na godzinę, lecz i gatunki kurzu o większej wadze specyficznej unoszą się łatwo w powietrzu.

Chcąc utrzymać się długo w powietrzu, poszczególne drobinki muszą mieć znacznie mniejsze wymiary. Tak małe szybkości opadania kurzu na pierwszy rzut oka wydają się niewiarogodne, lecz objaw ten możemy łatwo sprawdzić, wpuszczając do ciemnego pokoju promień słońca. O ile powietrze w pokoju jest spokojne, przekonamy się łatwo, że kurz, uwidoczniony w promieniu słońca, zawisa tam prawie że nieruchomo. Kurz, który zazwyczaj spotykamy na szosach, składa się głównie z rozbitych i zmielonych drobinek kamieni i minerałów.

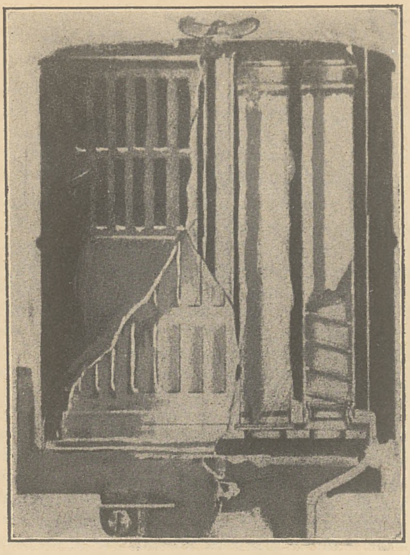
Powiększenie mikroskopijne wykazuje, że są to drobinki o ostrych kantach, częstokroć jakby na jednym końcu zaostrzone, o strukturze krystalinicznej. Poważna część z nich jest drobinkami kwarcu, które będąc znacznie twardsze od stali, silnie ją atakują w sposób podobny, jak np. płótno szmerglowe. Składniki kurzu w różnych krajach niewiele się różnią od siebie, a znany objaw, że w niektórych okolicach silniki niszczą się szybciej, jak w innych, tłumaczy się tem, że dane okolice są bogatsze w kurz. Fakt ten stwierdzono w Ameryce przy doświadczeniach, które wykazały, że szkodliwość niema nic wspólnego z okolicą i pochodzeniem kurzu. Badania te przeprowadzono w ten sposób, że przy różnych silnikach, w różnych krańcach kraju, wmontowano filtry do powietrza, zbierając do nich wszelki kurz, który w przeciwnym razie dostałby się do wnętrza motoru. Po pewnym czasie filtry te, zapieczętowane, odsyłano do centralnego laboratorjum dla przeprowadzenia analizy: średnie wymiary drobinek kurzu oraz ich właściwości fizykalne były mniej więcej takie same, a składały się one w 90—98 procent z minerałów, w czem 5 procent przypadało na kwarc. Składników organicznych, t. j. stosunkowo miękkich, przy wszelkich próbach znaleziono tylko niecały 1 proc.

Aby zrozumieć niezwykłą szkodliwość kurzu, przedostającego się do wnętrza silnika, musimy sobie uprzytomnić, że motor nasz zużywa olbrzymie ilości powietrza, i to mniej więcej w proporcji 10 000 litrów powietrza na 1 litr benzyny. Rzecz oczywista, że ilość kurzu, zawarta w tej samej ilości powietrza, zależna jest w dużej mierze od stanu drog', na której się poruszamy, i tak np. ilość kurzu w 1 metrze sześciennym powietrza jest znacznie mniejsza w mieście, jak na szosie. Kurz, znajdujący się w powietrzu, przedostaje się przez karburator i rurę ssącą do wnętrza cylindrów i osiada tam w oliwie, powodując przedwczesne zużycie tłoków, pierścieni uszczelniających i cylindrów. Część kurzu wraz z oliwą przenika do karteru w łożyska wału korbowego i korbowodu, dopomagając do ich zniszczenia. Część kurzu, pozostająca w komorze spalinowej miesza się z pozostałościami procesu spalania i tworzy osad na dnie tłoka i w komorach zaworowych, powodując zczasem niemiłe stukanie silnika oraz samozapłon.

Dla doświadczenia przeprowadzono początkowo liczne próby laboratoryjne w ten sposób, że powietrze, przepływające przez filtr, zasycano mąką, drobnym popiołem, trocinami i piaskiem formiarskim z odlewni metalowych, wyniki tych badań były jednak zupełnie niezadowalniające, gdyż wszystkie te materjały we właściwościach swych różnią się znacznie od normalnego kurzu, dlatego też później zastosowano metody inne, a to przedewszystkiem w tym celu, aby stwierdzić przy silniku najodpowiedniejsze miejsce dla umieszczenia filtru. Przy tej sposobności okazało się, że filtr kiepsko skonstruowany i źle działający, umieszczony w odpowiedniem miejscu, dawał lepsze wyniki, jak filtr doskonały, wmontowany niekorzystnie. Najlepiej można wypróbować filtr, wmontowując go do samochodu i badając go na dystansie 20 do 30 tys. kilometrów, ponieważ jednak próby te wymagałyby zbyt wiele czasu i kosztów, przeniesiono je do laboratorjum na specjalną pró-



Rys. 3. Filtr do powietrza z tkaniną złożoną w kształcie wachlarza. Wejście powietrza przez otwory z boku.



Rys. 4. Filtr do powietrza z rurkami filtrującemi. Rurki z tkaniny usztywnione sprężynami spiralnemi.

bownię, w której dostarcza się silnikowi powietrze zmieszane z kurzem.

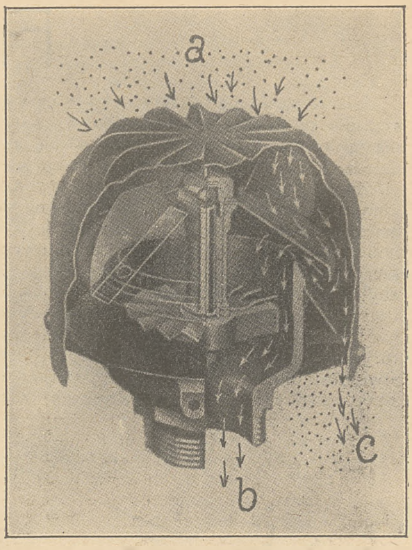
Urządzenie takie widzimy na rycinie 1-szej. Dla stworzenia warunków możliwie najbardziej zbliżonych do normalnych warunków ruchu, łączy się silnik z dynamometrem, a przed chłodnicą umieszcza się blaszany kanał, przez który doprowadza się (przez rurę a) do chłodnicy silny prąd powietrza. W zwężeniu kanału, gdzie prąd powietrza znacznie jest przyspieszony, doprowadza się przez otwór b równomierne ilości kurzu. Powietrze, zmieszane z kurzem, przepływa przez otwory w chłodnicy, przez wir wentylatora i dochodzi wreszcie od tyłu do filtra do powietrza. Urządzenie to daje warunki mniejwięcej odpowiadające normalnym warunkom ruchu, przyczem dla jednego doświadczenia wystarczy zupełnie 4 do 5 funtów kurzu. Ponieważ zadaniem urządzenia tego jest stwierdzenie tej ilości kurzu, którą przepuszcza dany typ filtru i która dostałaby się do wnętrza silnika, przeto powietrze przepuszczone przez filtr nie idzie wprost do karburatora, lecz przepływa w kierunku strzałek przez system rur i płócienny woreczek, który zatrzymuje wszelki pozostały jeszcze kurz. Woreczek ten umieszczony jest w bębnie blaszanym, które po każdej próbie waży się jaknajdokładniej. Dla otrzymania jaknajściślejszych rezultatów przed każdem ważeniem suszy się bęben wraz z woreczkiem płóciennym przy temperaturze 100 stopni Celsjusza, gdyż woreczek zależnie od dnia i pogody wchłania pewne ilości wilgoci, które mogłyby zmienić rzeczywisty wynik próby.

Na pierwszy rzut oka ten sposób badania filtrów wydałby się dość skomplikowanym, w rzeczywistości jednak jest on bardzo prosty, a pozatem daje, jako jedyny, wyniki absolutnie ścisłe i umożliwia precyzyjne porównanie poszczególnych typów filtrów do powietrza.

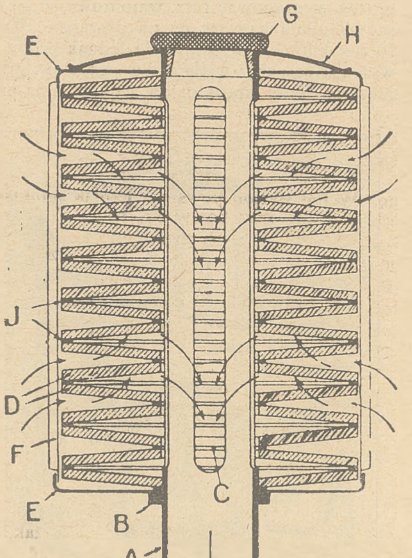
Jak wykazały powyższe doświadczenia, najkorzystniej jest umieścić filtr tak, aby otwór wejścia do powietrza znajdował się w kierunku przeciwnym do kierunku ruchu, filtry bowiem posiadające otwór w kierunku ruchu i otwór wskazujący ku górze przepuszczają ilości kurzu do 2½ razy większe. Wyżej opisane doświadczenia nie są oczywiście dostępne dla praktycznego automobilisty, tembardziej jednak zasługują na jaknajszersze zastosowanie w fabrykach samochodowych, które w ten sposób mogą zapoznać się z wadami i zaletami poszczególnych typów, pojawiających się coraz to liczniej na rynku.

Rzecz oczywista, że nie możemy tutaj opisywać wszelkich istniejących typów filtrów do powietrza, ilość ich bowiem jest olbrzymia, a niema prawie miesiąca, aby nie pojawiła się nowa jakaś odmiana, która poczęści znika również szybko, jak się ukazała. Większość wszystkich tych typów bardzo do siebie jest podobna, wszystkie zaś możemy podzielić na trzy zasadnicze grupy, a więc: a) na filtry pracujące z udziałem płynu, b) filtry, które są zaopatrzone w filtry mechaniczne i c) filtry, bez płynu i filtrów mechanicznych. Niektóre przyrządy mają konstrukcję mieszaną, a każda z wyżej wymienionych grup dzieli się jeszcze na różne kategorje. Dla zasadniczego omówienia takiego tematu powyższy podział na trzy grupy zasadnicze jest zupełnie wystarczający.

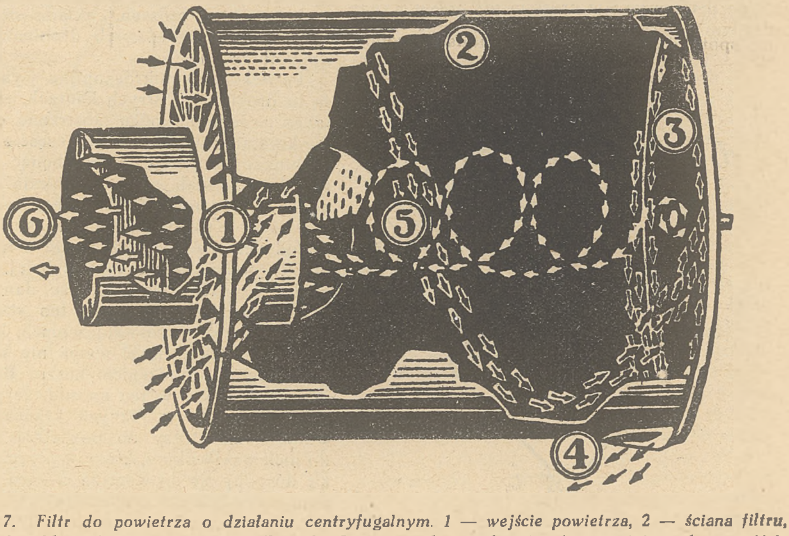
Jest rzeczą jasną, że każda z powyższych grup ma swoje właściwości specyficzne i że można mieć zastrzeżenia przeciwko tej lub owej konstrukcji i to nawet wtedy, kiedy właściciel tej instalacji jest zupełnie zadowolony. Nie leży w naszych zamiarach, aby wykazywać zalety i wady poszczególnych typów, ograniczamy się natomiast do stwierdzenia ich charakterystycznych właściwości, gdyż zalety lub wady są pojęciami w tym wypadku bardzo względnemi, zależnie od tego, czy charakterystyczne właściwości danego aparatu odpowiadają specjalnym warunkom pracy. Tak np. filtr do powietrza zastosowany w traktorze rolniczym i pracujący stale w silnym kurzu, będzie musiał wykazywać właściwości inne jak filtr do powietrza przeznaczony do samochodu osobowego, podczas bowiem, gdy filtr traktoru rolniczego musi absorbować wielkie ilości kurzu, które dzięki ciężarowi i wielkości poszczególnych ziarnek łatwo mogą spowodować zapchanie przyrządu, to filtr do samochodu osobowego będzie musiał powstrzymywać tylko nikłe ilości kurzu, nie zagrażające zapchaniem przyrządu. W pierwszym wypadku zastosujemy filtr, który dla przechodzącego powietrza będzie przedstawiał niewielki opór, podczas gdy w wypadku drugim, wobec lekkości i małych



Rys. 6. Filtr centryfugalny z wentylatorem. a — wejście powietrza zanieczyszczonego, b — wyjście powietrza oczyszczonego do karburatora, c — otwory dla pyłu.



Rys. 5. Filtr z krążkami ceramicznemi. a — centralny kanał dla powietrza, e i b — górne i dolne wieko, c — otwory w kanale centralnym, d — porowate krążki ceramiczne, f — ściana zewnętrzna z otworami do powietrza, g — śruba główna, h — pokrywa filtru.



Rys. 7. Filtr do powietrza o działaniu centryfugalnym. 1 — wejście powietrza, 2 — ściana filtru, 3 — dno filtru, 4 — otwór wyjścia dla pyłu, 5 — centralny ruch rotacyjny powietrza, 6 — wyjście powietrza do karburatora.



Rys. 8. Inna odmiana filtru do powietrza działającego na zasadzie siły ciężkości i siły centryfugalnej.

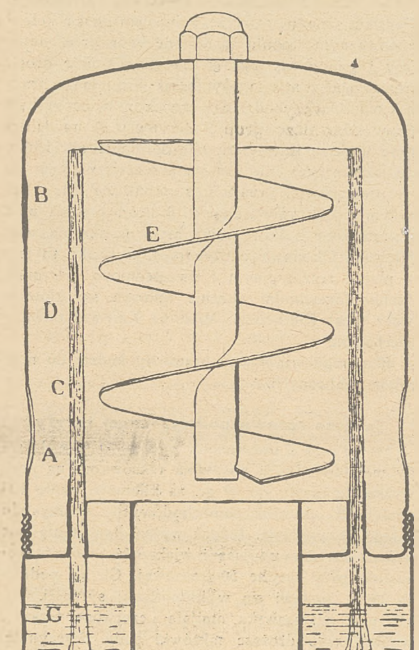
wymiarów drobinek kurzu filtr będzie musiał działać z wielką subtelnością, usuwając nawet najdrobniejsze pyłki.

W grupie pierwszej t. j. w filtrach działających zapomocą płynu znajdujemy cały szereg konstrukcyj. Podczas gdy w jednych stosuje się wodę dla związania kurzu, to w drugich w tym samym celu zużywa się oliwy. Działanie filtrów z płynem objaśnia nam rycina 2-ga: przez rurę h przepływa powietrze do filtru, poczem pod wpływem ssania przechodzi w kierunku strzałek przez płyn do komory wewnętrznej b, przechodzi tam przez filtry c i p, poczem wychodzi przez otwór g do karburatora. Otwory wraz ze śrubami i, e i d służą do wypuszczania, napełniania oraz kontrolowania wysokości płynu. Wieko f zdejmuje się łatwo, umożliwiając łatwy dostęp do filtrów p i c. Filtry z płynem działają bardzo skutecznie i dlatego też są często stosowane w traktorach rolniczych, które zazwyczaj pracują w wielkim kurzu. Wymagają one stałego dozoru, gdyż np. woda dość szybko wysycha, wobec czego należy ją w czas uzupełniać. Zimą woda w filtrze łatwo zamarznie, uniemożliwiając dopływ powietrza do silnika. Z tych powodów oraz dla bardzo wielkich rozmiarów, filtrów z płynem nie spotyka się wcale w samochodach osobowych.

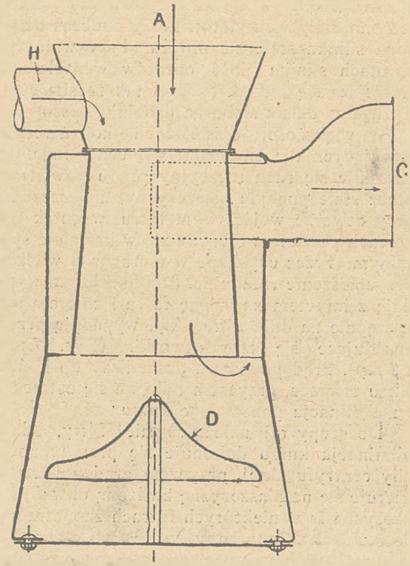
Drugą grupę tworzą filtry do powietrza, działające zapomocą filtru mechanicznego. W grupie tej spotykamy liczne niezwykle pomysłowe rozwiązania, przyczem zależnie od systemu stosuje się tam prawie wszystkie odmiany filtrów znanych w przemyśle, a więc sitka z cienkiego drutu, bawełnę, tkaniny wszelkich rodzajów oraz porowate filtry ceramiczne. Wszystkie te przyrządy mają na celu jaknajdokładniejsze oczyszczanie powietrza, a wynalazcy całą swą inwencję wysilają w tym kierunku, aby praca czyszczenia powietrza odbywała się z jaknajmniejszym oporem dla przepływającego powietrza. Równocześnie zwraca się baczną uwagę, aby obsługa filtrów t. j. demontowanie i czyszczenie go było możliwie proste. Filtry z siatką metalową zaopatrzone są zazwyczaj w sitko z delikatnej gazy drucianej o kształcie cylindrycznym. Powietrze przechodzi od strony zewnętrznej poprzez sitko do wnętrza cylindra i odpływa do karburatora. Dla powstrzymania nawet najdrobniejszych drobinek, dla których siatka metalowa nie stanowiłaby przeszkody, zwilża się siatkę oliwą. Zabieg ten jednak wymaga bardzo częstego czyszczenia siatki. Pozatem wstrzymywanie kurzu zależy w wielkiej mierze od gęstości oliwy, a każda zmiana w tym względzie wpływa również na zmianę całego przebiegu oczyszczającego; dlatego też filtry te działają gorzej lub lepiej zależnie od temperatury. W końcu — jak wykazały ostatnie doświadczenia — filtry takie, bardzo skuteczne przy wolnym przepływie powietrza, tracą znacznie na sprawności przy większych szybkościach przepływu

W podobny sposób jak filtry z siatką metalową działają filtry z bawełną, którą w razie zanieczyszczenia należy wyjmować i przeprać w benzynie. Manipulacja ta dla większości automobilistów niebardzo jest przyjemna, przytem należy podkreślić, że filtry te stawiają przepływającemu powietrzu bardzo wielki opór.

Filtry z tkaniną bardzo rozpowszechnione są we Francji. Czyszczą one powietrze bardzo dobrze, przedewszystkiem kiedy tkanina jeszcze jest nowa. Dlatego też fabrykanci zalecają częste czyszczenie tkaniny filtrującej, która też w tym celu zazwyczaj wmontowana jest w sposób bardzo dostępny. W niektórych filtrach tkanina filtrująca po wyjęciu rozkłada się jak wachlarz i wystarczy ją dość silnie przetrzepać, aby z niej usunąć wszelki kurz. W innych konstrukcjach tkanina ta ułożona jest w kształcie rurek utrzymywanych w pozycji pionowej przez umieszczenie wewnątrz sprężynki spiralnej. Tutaj cała manipulacja czyszczenia ogranicza się do silnego potrząsania tych rurek. Jest rzeczą zrozumiałą, że tkanina wykazuje wszystkie swe dodatnie właściwości filtrujące tylko wtedy, jeżeli jest zupełnie sucha, dlatego filtrów tych nie należy umieszczać w takich miejscach, gdzie mogłaby występować para wodna lub też opady oliwy. Przedewszystkiem te ostatnie tworzą wraz z kurzem lekką masę zatykającą otwory w tkaninie filtrującej. Z tych samych powodów nie należy nigdy tkaniny filtrującej prać w wodzie. W jednej z nowszych odmian filtrów mechanicznych przeprowadza się powietrze przez cały szereg porowatych płytek ceramicznych, które dzięki luźnej i gąbkowatej strukturze wewnętrznej przedstawiają dla powietrza nikły tylko opór. Podobnych krążków ceramicznych używa się zresztą dość często dla filtrowania i czyszczenia płynów w przemyśle chemicznym. Poszczególne krążki wypukłe łączy się po dwa, tworząc w ten sposób płaskie komory.



Rys. 10. Filtr do powietrza działający na zasadzie siły ciężkości i centryfugalnej z pomocniczem działaniem płynu. A — wejście powietrza, B — osłona filtru, C — knot nasycony oliwą, D — kanał pomiędzy ścianą filtru i knotem cylindrycznym, E — spiralne prowadzenie dla powietrza, G zbiornik z oliwą, F — wylot powietrza do karburatora.



Rys. 9. Filtr do powietrza działający na zasadzie siły ciężkości ze ścianami zwilżonemi oliwą. a — wlot powietrza, h — wlot oparów oliwnych z karteru, d — przeszkoda zmieniająca kierunek prądu powietrza, c — wylot powietrza do karburatora.

Najliczniejszą pod względem różnych odmian konstrukcyjnych jest trzecia grupa filtrów powietrznych, która nie stosuje ani filtrów mechanicznych, ani też płynów. Działanie ich polega na różnicy ciężaru własnego pomiędzy powietrzem a drobinami kurzu, jeżeli bowiem naprowadzimy prąd powietrza, nasyconego kurzem, na jakikolwiek opór, to powietrze będzie usiłowało ominąć przeszkodę. W ten sposób powstaje jednak mniejszy lub większy efekt hamujący, tracą swą szybkość i opadają w zbiornik umieszczony na spodzie. Strata szybkości jest oczywiście większa przy drobinkach cięższych niż przy mniejszych, jest ona jednak tem większa, im większa była szybkość powietrza przed natrafieniem na przeszkodę, dlatego też przy wszystkich filtrach, które opierają swe działanie na sile ciężkości, konstruktorzy starają się przyspieszyć pęd powietrza, wchodzącego w aparat. Początkowo przyrządy te umieszczano bezpośrednio na wentylatorach, których skrzydła przepędzają powietrze przez chłodnicę. Urządzenie to jednak miało tę niemiłą stronę, że powietrze przechodzące przez chłodnicę, było nadmiernie zakurzone tak, że filtr musiał niepotrzebnie absorbować niezwykłe ilości kurzu.

Znacznie skuteczniejszym sposobem przyspieszenia ruchu powietrza przed przeszkodą jest wprawienie prądu powietrza w ruch rotacyjny. Sposób ten ma pozatem tę dodatnią stronę, że eliminację kurzu wzmaga jeszcze siła centryfugalna. Ruch rotacyjny powietrza uzyskuje się w różny sposób. W niektórych

konstrukcjach w prądzie powietrza umieszczono mały wentylator, który podczas działania silnika stale się obraca. Przy wolnych obrotach silnika ilość obrotów wentylatora zmniejsza się jednak bardzo, tak że siła centryfugalna działa słabo na drobinki kurzu.

W większości dzisiejszych konstrukcyj, stosujących dla eliminacji siłę centryfugalną, uzyskuje się ruch rotacyjny prądu powietrza przez stałe pochyłe płaszczyzny, umieszczone przy otworze wejściowym filtru, wskutek tego ruch powietrza odbywa się w kształcie spiralnym. Przez uzyskane w ten sposób wielkie przyspieszenie rotacyjne, drobinki kurzu wpadają z impetem na ścianę filtru i zbierają się następnie na dnie filtra, skąd wypadają przez znajdujące się tam otworki. (Rys. 7-my i 8-my). Prąd powietrza doszedłszy do końca filtru zawraca, przyczem odbywa się ostateczna eliminacja pozostałego kurzu.

Do grupy tej należą również filtry, gdzie eliminacja kurzu dokonuje się przy pomocy siły centryfugalnej, przyczem prąd powietrza kieruje się na płaszczyznę zwilżoną oliwą. Płaszczyzna ta w niektórych filtrach zaopatrzona jest w knot, zanurzony w małym zbiorniku z oliwą. W ten sposób płaszczyzna utrzymuje się stale w stanie wilgotnym. W niektórych wypadkach dla zwilżenia oliwą ścian filtru, zasysa się z karteru powietrze przesycone oparami oliwy.

Powyższy przegląd głównych rodzajów stosowanych obecnie filtrów do powietrza wykazuje, że przemysł automobilowy ocenił jaknajściślej olbrzymie znaczenie, jakie należy przypisywać dostarczaniu silnikom powietrza zupełnie czystego, wiedząc, że w ten sposób można w znacznej mierze przedłużyć żywot silnika. Dla praktycznego automobilisty wynika z tego nauka, aby przez troskliwy dozór zapewnić stale sprawne funkcjonowanie filtru, aby zaopatrzyć silnik w filtr w razie, gdy taki nie jest przewidziany i wreszcie, aby przy kupnie nowej maszyny zdecydować się tylko na kupno silnika zaopatrzonego w filtr do powietrza.

W. N—a.

Z komunikacji lotniczej

Towarzystwo Linje Lotnicze LOT wprowadza z dniem 1 maja 1929 r. nowy rozkład lotów:

Komunikacje codzienne:

Poznań—Warszawa	godz. 8.00—10.00
Warszawa—Poznań	17.00—19.00
Gdańsk—Warszawa	9.00—11.30
Warszawa—Gdańsk	15.30—18.00
Warszawa—Lwów	16.00—18.45
Lwów—Warszawa	8.00—10.45
Warszawa—Katowice	7.30— 9.45
Katowice—Warszawa	17.35—19.50
Katowice—Kraków	10.45—11.15 i 18.00—18.30
Kraków—Katowice	6.45— 7.15 i 16.30—17.00

Wtorki, czwartki i soboty:

Katowice—Wiedeń	10.25—12.55
Wiedeń—Katowice	14.00—16.30

Poniedziałki, środy i piątki:

Katowice—Brno	10.25—12.25
Brno—Katowice	15.05—17.05
Brno—Wiedeń	12.40—13.30
Wiedeń—Brno	14.00—14.50.

Zarząd Linij Lotniczych LOT w Warszawie zezwolił na sprzedaż biletów ulgowych: Senatorom i Posłom na Sejm R. P., Oficerom W. P. w służbie czynnej i urzędnikom państwowym Rzplitej.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

Z WARSZAWY

Sprawa bezpieczeństwa ruchu ulicznego

(wr) Na posiedzeniu komisji do spraw ruchu ulicznego, zbadano projekt warunków konkurencji i umowy na budowę i eksploatację dworców autobusowych w Warszawie. Komisja skierowała sprawę wraz ze swojemi wyjaśnieniami ponownie do komisji koncesyjnej.

W sprawie urządzenia sygnalizacji ostrzegawczej przed tramwajami na skrzyżowaniu Królewskiej i Mazowieckiej oraz Miodowej i Senatorskiej, komisja przyjęła do wiadomości, że aparaty wykonane będą przez dyrekcję tramwajów miejskich i tylko soczewki do nich będą sprowadzone z zagranicy. Postanowiono używać w sygnałach ostrzegawczych światła koloru bursztynowego. Przedstawiciel Kom. Rządu wyraził życzenie, aby taki sygnał urządzono przy zbiegu Dzielnej i Dzikiej.

Uznając sprawę przeróbki skweru na pl. Teatralnym za niezmiernie pilną, komisja uchwaliła zwrócić się do wydziału technicznego o wyjednanie środków na roboty.

Na wniosek delegata Kom. Rządu, omawiano sprawę uruchomienia pogotowia technicznego w celu ściągania uszkodzonych samochodów z ulic warszawskich, gdyż samochody te tamują ruch uliczny. Postanowiono zwrócić się do dyrekcji tramwajów miejskich o zajęcie się tą sprawą.

Plan regulacji w stolicy a arterje ruchu

(wr) Plan regulacji miasta obejmuje warunki komunikacyjnej łączności Warszawy z prowincją. Przyjmuje się pewnik, że z biegiem czasu koleje w poważnym stopniu zastąpione będą przez autobusy i samochody zwykłe, to też wszelkie drogi, prowadzące z miasta, wymagają specjalnego traktowania. O ile chodzi o kierunek północno-południowy, Marszałkowska i Nowy Świat stanowią jedyne większe arterje. Są one ogromnie obciążone. Odciążenie tych ulic nastąpi przedewszystkiem po przeprowadzeniu przejazdów na ul. Żelaznej. Poza tem projektowana aleja N-S, która połączy pole Mokotowskie z Powązkami, aleja na skarpie, uregulowana Okopowa z Młynarską, wszystko to jest w planie regulacyjnym i uwzględnione. Kierunek wschodnio-zachodni obecnie odbywa się głównie przez most Kierbedzia. Most na Karowej odciąży Kierbedzia.

Plan regulacji miasta przesłany będzie do min. robót publicznych.

Jeszcze sprawa podwyższonej taryfy

(wr) Przed 2 miesiącami, zgodnie z uchwałą rady miejskiej, która pozwoliła taksówkom na podwyższenie taryfy do 60 gr. za kilometr, około 100 właścicieli dorożek samochodowych skorzystało z tego uprawnienia. Jednak wyższa taryfa nie jest uznana za obowiązującą i większość szoferów pozostało przy taryfie 50-groszowej. Ci, co podnieśli cenę, znaleźli się w kłopotliwej sytuacji. Publiczność warszawska omijała „czerwone taryfy“, wobec czego droższe taksówki stały bezczynnie. Ten stan spowodował odwrót wszystkich niemal dorożek samochodowych, które podniosły o 10 gr. taksę. Obecnie, podług obliczeń miejskiego urzędu przemysłowego, najwyżej 40 wozów posiada wyższą taryfę i te znikną niebawem. Właściciele tych dorożek ponieśli straty wskutek dwukrotnego przerabiania liczników, co pociąga za sobą koszt znaczniejszy. Jednakże myśl podwyższenia taryfy nie jest bynajmniej porzucona. Interesowani występują do rady miejskiej o podwyższenie taksy, ale obowiązującej wszystkich bez wyjątku.

Fałszywe liczniki

Dział ruchu drogowego Komisarjatu Rządu otrzymał skargi na fałszywe liczniki w taksometrach. Komisarjat Rządu posiada materjały, dotyczące fałszowania liczników. Wydział drogowy polecił, aby podczas kontroli lotnych badano także liczniki. Wydział przemysłowy magistratu, nakładający plomby na liczniki samochodowe, wydeleguje na miasto kontrolerów, którzy w asyście policji sprawdzać będą, jak liczniki pracują.

O błotnice na samochody

(wr) Wydział zdrowia magistratu wystąpił do Komisarjatu Rządu w sprawie używania przez samochody błotnic, zabezpieczających przechodniów od opryskiwania błotem.

Oddział drogowy dyrekcji robót publicznych Kom. Rządu odpowiedział, że błotnice niewątpliwie posiadają praktyczne znaczenie dla częściowego zabezpieczenia od rozpryskiwania błota na boki przez samochody, jednakże nie stanowią jedynego rozwiązania tej sprawy.

Wprowadzenie tego zabezpieczenia w drodze przymusu możliwe jest po zmianie obowiązujących przepisów.

Roboty asfaltowe

Dział komunikacji technicznego wydziału magistratu ustalił kolejność tegorocznych robót brukarskich w stolicy.

Większe roboty asfaltowe rozpoczną się: dnia 13 maja — Hoża od Lwowskiej do Emilji Plater, dnia 21 maja — Marszałkowska od Al. Jerozolimskiej do Wspólnej, dnia 21 czerwca — Krakowskie Przedmieście od Królewskiej do Trębackiej, dnia 24 czerwca — plac Trzech Krzyży od kościoła i Al. Ujazdowska do Pięknej.

Konkurs na oszczędność paliwa

Jak już donosiliśmy na tem miejscu Automobilklub Polski organizuje w niedzielę, dnia 5 maja, samochodowy konkurs na oszczędność paliwa. Odbędzie się on na trasie Warszawa — Miłosna — Kołbiel — Garwolin — Moszczanka — Kurów — Puławy — Kazimierz nad Wisłą i z powrotem, długości ogólnej 318 klm.

Udział w konkursie brać mogą wszystkie samochody turystyczne lub sportowe. W przeddzień zawodów stawić się one muszą w parku, przy ulicy Czerniakowskiej 130 (garaż min. rob. publ.), gdzie ich zbiorniki będą napełnione benzyną i zaplombowane. Start następnego dnia nastąpi o godzinie 7 rano, po uprzedniem zważeniu samochodów wraz z ich obsadą. Samochody będą startowały kolejno, zaczynając od najmniejszej kategorji.

Po przyjeździe do Kazimierza nad Wisłą odbędzie się obiad, poczem, po napełnieniu zbiorników benzyną, nastąpi wyjazd do Warszawy.

Po powrocie do miejsca startu w Warszawie ustalone będzie ile każdy samochód zużył benzyny na przejazd całej trasy. Cyfry te, pomnożone przez specjalne współczynniki, zadecydują o tem, które samochody najmniej spaliły benzyny, w stosunku do swej mocy i swego ciężaru. Na tej podstawie ustalona będzie ostateczna klasyfikacja.

Zawodnicy, którzy ukończą konkurs z zachowaniem przepisanej średniej szybkości (minimum od 25 do 50 km. na godz.), zależnie od kategorji samochodu, otrzymają srebrny żeton z wyszczególnieniem miejsca, jakie zajęli w ogólnej klasyfikacji oraz swojej klasie. Ci zaś zawodnicy, którzy nie osiągną minimalnej średniej szybkości, nie będą włączeni do klasyfikacji.

Zapisy do konkursu przyjmuje codziennie sekretarjat komisji sportowej Automobilklubu Polski, Ossolińskich 6. Ostateczny termin przyjmowania zapisów upływa z dniem 4 maja godz. 16. Wpisowe wynosi 40 zł. od samochodu. Dla zgłoszeń konstruktorów lub ich upoważnionych zastępców wpisowe jest zniżone o 25 proc. przy zapisaniu trzech lub więcej samochodów. W sekretarjacie komisji sportowej A. P. otrzymać można szczegółowy regulamin konkursu.

Komunikaty
Automobilklubu Wielkopolski
Sekretarjat: Poznań, ul. Kantaka 1.

Nadzwyczajne Walne Zebranie

W środę, 17 kwietnia odbyło się w lokalach klubowych Nadzwyczajne Walne Zebranie Automobilklubu Wielkopolski. Zebraniu przewodniczył wiceprezes klubu p. hr. Szołdrski. Walne Zebranie uchwaliło zmianę art. 4 statutu klubu w myśl wniosku Zarządu. Temsamem zaprowadzono nową kategorję członków i to członków-korespondentów, umożliwiając temsamem najszerszym rzeszom automobilistów korzystanie z sekretarjatu klubu i tryptyków. Składkę dla członków korespondentów ustalono na 60 złotych rocznie oraz 24 zł rocznie za abonament oficjalnego pisma klubowego.

Następnie omawiano sprawę zakupu wzgl. budowy domu dla celów A. W. Po krótkiej rzeczowej dyskusji uchwalono co następuje:

„Nadzwyczajne Walne Zebranie A. W. upoważnia Zarząd i Komitet Klubu do zawarcia odpowiednich umów, któreby miały na celu nabycie wzgl. wybudowanie domów dla celów A. W.

Celem przeprowadzenia powyższych zamierzeń poleca się Zarządowi utworzenie osobnego towarzystwa udziałowego jako spółdzielni lub towastwa z ogr. odpowiedzialnością, któreby przejęło na siebie zrealizowanie przedstawionych planów."

Nakoniec gen. sekretarz klubu p. Linke dał pogląd na tegoroczne imprezy A. W., apelując równocześnie do wszystkich P. P. Członków, by w tych imprezach brali jaknajliczniejszy udział.

„Dzień 27 i 28 lipca, w których odbywa się Zjazd Gwiaździsty do Poznania i Pościg za balonem, winny być przez każdego członka zarezerwowane na rzecz A. W."

Wycieczka do Gniezna

W niedzielę, 21 kwietnia odbyła się zapowiedziana wycieczka do Gniezna. O godz. 10,30 wyruszyło z przed lokali klubowych 16 samochodów. Wycieczkę prowadził zastępca przewodn. Komisji Techn.-Sportowej p. Linke. W myśl programu zwiedzono w Gnieźnie katedrę, poczem udano się na wspólny obiad do Hotelu Europejskiego. Po południu wyruszono na pokazy hippiczne. O godz. 20-tej przybyła wycieczka z powrotem do Poznania, gdzie w lokalach klubowych spędzono kilka miłych godzin.

Jedynie żałować należy, że pogoda niezupełnie dopisała.

Komisja Techniczno-Sportowa

Ostatnie plenarne zebranie Komisji Techniczno-Sportowej odbyło się w piątek, 19 kwietnia, z bardzo obfitym porządkiem obrad. Między innemi załatwiono sprawę regulaminu na Zjazd Gwiaździsty

Olbrzymi garaż - hotel



W numerze 4 „Samochodu" donosiliśmy o zapoczątkowaniu budowy olbrzymiego garażu-hotelu w New Yorku na wschód od 3 Avenue, pomiędzy 43 a 44 Street'ą. Obecnie gmach ten został wykończony i w tych dniach zostanie oddany do użytku publicznego. Garaż posiada 25 pięter z tak doskonałym mechanizmem transportowym, że trzech ludzi może w najkrótszym czasie rozmieścić w boksach 1000 samochodów. W gmachu znajdują się również poczekalnie dla szoferów i pasażerów, garderoba, przechowalnia dla paczek, i oczywiście najnowsze urządzenie dla mycia i naprawy samochodów. Taksa za przechowanie samochodu jest nadzwyczaj niska. Na rycinie widzimy świeżo wykończony gmach garażu-hotelu. Fot. Scherl

do Poznania w dniu 27. 7. 29 r., uchwalono w dniu 28. 7. 29 r. odstąpić od wyścigu na trójkącie, a natomiast urządzić pościg za balonem, imprezę przeprowadzoną pierwszy raz w Polsce, oraz cały szereg spraw bieżących. Po wyczerpaniu porządku obrad wygłosił p. redaktor Paszkiewicz interesujący referat na temat: „Niebezpieczeństwo procedury sądowej w kwestjach samochodowych." Nad referatem wywiązała się żywa dyskusja, ilustrowana całym szeregiem wypadków.

Z zebrania Zarządu i Komitetu

Na zebraniu Zarządu i Komitetu A. W. w dniu 10 kwietnia, utworzono nową Komisję Turystyczną. Na przewodniczącego tejże Komisji poproszono p. inż. radcę Tramplera. Zadaniem Komisji jest opracowywanie wszelkich spraw, związanych z turystyką samochodową, jak drogi, szlaki, hotele, garaże i t. p.

Na tem samem zebraniu uchwalono powołać komisję przyjęć dla automobilowych wycieczek zagranicznych.

Na zebraniu w dniu 17 kwietnia przyjęci zostali w poczet członków pp.:

Plehn Juljusz z Rynkówki, p. Twardagóra (Pomorze), baron Joachim Leesen z Brzezia, powiat Pleszew, Jan Jachimowicz z Sabaszczewa, powiat Środa, Hans Ramm z Falmierowa, powiat Wyrzysk, Wilhelm Bitter z Żołędnicy, powiat Rawicz.

Walne zebranie Zw. Kupców i Przemysłowców Samochodowych w Poznaniu

(pj) W ubiegłą niedzielę w salach „Gastronomji" przy ul. 27 Grudnia odbyło się nadzwyczajne walne zebranie Związku Kupców i Przemysłowców Samochodowych Ziem Zachodnich.

Obrady zagaił prezes Związku p. in. Bohatyrew, witając licznie zebranych członków, gości, oraz przedstawicieli prasy. W przemówieniu p. inż. Bohatyrew wskazał na konieczność silnej organizacji kupców i przemysłowców samochodowych, która nie tylko ma stać na straży interesów zawodowych, ale w równej mierze ma dążyć do pogłębienia wiadomości fachowych poszczególnych członków.

Na przewodniczącego zebrania powołano jednogłośnie p. inż. Piątkowskiego, na sekretarza p. Czarneckiego, na ławników pp. Prażmowskiego i por. Wdowickiego. Sprawozdanie z dotychczasowej działalności Związku złożył p. prezes Bohatyrew i sekretarz p. Czarnecki. Zarząd i komisja techniczna odbyła już cały szereg posiedzeń celem ustalenia planowej pracy. Podkreślić należy, iż władze liczą się bardzo poważnie i doceniają znaczenie Związku. Ostatnio np. czynniki urzędowe zwracały się do Związku o opinję co do zamierzonych zmian paragrafów ustaw celnych.

Co do sprzedaży gum i normalizacji cen za używanie auta, to sprawa ta była już przedmiotem obrad zarządu, jednak ostatecznie kwestyj tych nie dało się załatwić. Co do sprawy sprzedaży samochodów używanych zarząd przygotował specjalne certyfikaty, na których urzędowa komisja szacunkowa określałaby faktyczną wartość wozu. Certyfikaty te nie przyjęły się jednak na gruncie miejscowym, a zaznaczyć należy, że wysłany wzór certyfikatu do Gdańska przyczynił się tam do utworzenia specjalnej organizacji, która zajmuje się jedynie kupnem i sprzedażą wozów używanych. Komisja techniczna Związku pracowała nad ustaleniem norm warsztatowych i garażowych, kwestji szkolnictwa itd. Sekretarjat Związku pracował również bardzo owocnie, nawiązując kontakt z kupcami i przemysłowcami samochodowymi, z kołami finansowemi, rzemieślniczemi, bankowemi itd. Sekretarjat wszedł również w kontakt z Miejskiem Biurem Kwaterunkowem i zobowiązał się ulokować wszystkie samochody przybywające do Poznania w czasie PWK. Obecnie jest w związku ogółem 30 firm samochodowych z całej Wielkopolski i Pomorza. Związek czyni również starania, aby w ramy organizacji wciągnąć województwo śląskie. Po przemówieniu p. Poszwińskiego ze Związku Towarzystw Kupieckich, uchwalili zebrani przystąpić gremjalnie, jako sekcja samochodowa do Związku Towarzystw Kupieckich.

W czasie zarządzonej przerwy udano się do kina „Odeon", gdzie ujrzeli zebrani film, ilustrujący tereny doświadczalne General Motors w Ameryce i budowę samochodów w Polsce.

Po przerwie poruszono kwestję sprzedaży gum, co do której ustalono następujące procenta: sprzedawca ma prawo dać konsumentowi z cennika detalicznego 3 proc. skonta; posiadaczom taksówek 15 proc. rabatu i 5 proc. skonta; warsztatom związkowym 20 proc. rabatu. Prowizje 5 proc. od udzielanego objektu pozostawia sprzedawcom, jednakże rachunek nie powinien opiewać na sumę niższą. W razie niestosowania się do tych norm, będą przeprowadzone sankcje, które ostatecznie ustali zarząd. Dnia 10 maja odbędzie się specjalne posiedzenie wszystkich przedstawicieli sprzedaży opon z przedstawicielami Związku, celem podpisania zbiorowej umowy. Co do sprawy normalizacji cen za garażowanie, ustalono trzy kategorje garażów: 1) położonych w centrum miasta z dojazdem tramwajowym, 2) położonych poza miastem, 3) tak zw. szop. Co do cen za sam garaż ustalono na I klasę, czyli boksy miesięcznie 60—70 zł., II 50 zł., III 30 zł. Za postój w boksie 10 zł., za postój na placu 5 zł., za mycie i polerowanie wozu 5 zł. Każdy postój ponad 6 godzin liczy się za dobę, poniżej 6-ciu godzin za pół doby. W razie nieporozumień, klasę garażów określa komisja techniczna, która sporządzi szczegółowy spis garażów, który rozesłany zostanie wszystkim członkom.

W wolnych głosach poruszono szereg spraw natury organizacyjnej, poczem przewodniczący zamknął obrady. (j)

ZE SPORTU

Rajd motocyklowy dookoła województwa Łódzkiego

W nadchodzącą niedzielę odbędzie się rajd motocyklowy klubu sportowego „Union" dookoła województwa łódzkiego o nagrodę przechodnią magistratu miasta Łodzi.

Nagroda ufundowana przez magistrat łódzki w formie pięknej figury z bronzu jest przechodnią i przejdzie na własność tego zawodnika, który dwukrotnie zdobędzie I miejsce.

Trasa rajdu wynosi 260 km. i prowadzi przez Rudę, Rzgów, Kurowice, Rokiciny, Brzeziny, Stryków, Zgierz, Aleksandrów, Lutomiersk, Łask, Wadlew, Wola Kamocka, Piotrków, Wolbusz, Tomaszów, Ujazd, Rokiciny, Kurowice, Rzgów, Ruda, Łódź.

Start nastąpi punktualnie o godzinie 8, przyczem motocykliści wypuszczeni będą pojedyńczo. Spodziewany jest udział przeszło 60 zawodników.

Z CAŁEGO ŚWIATA

Drogi samochodowe w Stanach Zjednoczonych

Równolegle ze wzrostem automobilizmu w Stanach Zjednoczonych, rozrasta się w tempie prawdziwie amerykańskiem sieć dróg samochodowych. Albowiem tu zrozumiano, że samochód, aby w pełni mógł być wyzyskany jako ważny środek lokomocji i transportu, musi mieć odpowiednio dobrą drogę. Zaczęto więc zaraz po ukończeniu wojny światowej budować specjalne szopy dla komunikacji samochodowej, przeważnie o nawierzchni gładkiej. W ciągu dziesięciu lat wydatkowano ogółem na budowę dróg samochodowych w Stanach Zjednoczonych olbrzymią kwotę 10 miljardów dolarów, ale też dzięki temu obecnie Stany posiadają prawie połowę istniejących na świecie dróg samochodowych, bo 4 i pół miljona kilometrów. (j)

Największy garaż w Europie

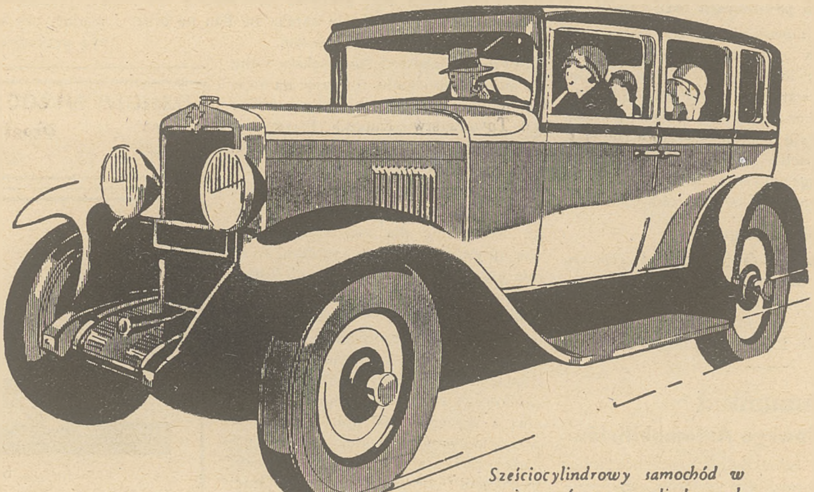
(sw) W październiku br. oddany będzie do użytku automobilistów największy garaż w Europie, budowany w Sztokholmie. Ośmiopiętrowy budynek pomieści 2000 samochodów, przyczem automobile nie będą przewożone windami, lecz mają zajeżdżać do boksów serpentynami. Na najwyższem piętrze urządzone będą trzy kryte korty tennisowe. Garaż powstaje na peryferjach miasta.

Turystyka lotnicza

Królewski Aeroklub belgijski w porozumieniu z belgijskim Ministerstwem Komunikacji organizuje w czerwcu narodowy konkurs turystyki lotniczej. Nagrody w konkursie stanowią 145 000 franków. Do tego czasu zgłosiło swój udział 5 fabryk samolotów, które wystawią na starcie w sumie 9 maszyn.

EPOKOWY CHEVROLET

w Historji Chevroletów zaopatrzony w silnik 6-cio cylindrowy



Sześciocylindrowy samochód w cenie wozów czterocylindrowych

Dzięki wypuszczeniu na rynek nowego 6-cio cylindrowego modelu, rok 1929 stanie się pamiętnym w dziejach Chevrolet Motor Company. Jeszcze nigdy nie sprzedawano samochodów tej klasy po tak niskiej cenie. Nowy model jest rzeczywiście sensacją, o której mówi dzisiaj cały świat.

Miano „epokowy", nadane nowemu modelowi, nie jest przesadą. Chevrolet na rok 1929 stanowi zasadniczy zwrot w rozwoju automobilizmu. Trudno uwierzyć, iż jest to samochód wyrabiany masowo.

Nowy Silnik.

Zasadniczą nowością w nowym modelu jest 6-cio cylindrowy potężny silnik, będący ostatnim wyrazem techniki automobilowej. Silnik ten o górnym rozrządzie jest wynikiem czteroletnich doświadczeń i prób, przeprowadzonych w laboratorjach oraz na terenach doświadczalnych General Motors. Przeszło sto typów silników sześcio-cylindrowych zostało wykonanych i poddanych licznym próbom, zanim ostatecznie został przyjęty silnik, zastosowany obecnie na nowych modelach Chevrolet.

Moc silnika, zwiększona o 32,8 % w porównaniu z poprzednim modelem, równa się 46 KM na hamulcu przy 2600 obrotach na minutę. Maksymalna szybkość samochodu została przez to zwiększona o 20 %.

Nowe Ulepszenia.

System dopływu benzyny został znacznie udoskonalony. Benzyna z głównego zbiornika, o zwiększonej pojemności, 41,64 litr. jest dostarczana zapomocą pompy ssąco-tłoczącej zaopatrzonej w specjalny szklany filtr, który zatrzymuje wszelkie nieczystości zawarte w benzynie.

Zastosowanie specjalnej pompki przy karburatorze, która dostarcza dodatkową ilość benzyny z chwilą kiedy raptownie naciśniemy pedał akceleratora powiększa akcelerację o 21 % w porównaniu z poprzednim modelem.

Specjalną uwagę zwraca udoskonalenie bezpośredniego i automatycznego oliwienia.

Nowe udoskonalone hamulce na cztery koła działają równomiernie za lekkiem naciśnięciem pedału. Wał zaś korbowy niezwykle mocnej budowy z kutej stali jest statycznie i dynamicznie zrównoważony i nie poddaje się wibracji nawet podczas najszybszej jazdy.

Nowe Karoserje.

Nowe karoserje Fishera bardziej przestronne i bardziej wydłużone niż w poprzednich modelach, czynią wysoce estetyczne wrażenie. Ich wygląd zewnętrzny zadowoli najwytrawniejszego znawcę. Nadzwyczaj szczęśliwy dobór kolorów, któremi wozy te są lakierowane, podnosi ich elegancję. Wydłużone niskie linje, chromowana ornamentacja, szerokie sklepione błotniki, wysoka maska, nadają tym samochodom wygląd luksusowy.

Wewnętrzne wykończenie nowych Chevroletów jest bez zarzutu. Szerokie wygodne siedzenia są pokryte gustownemi, trwałemi materjałami w kolorach, które harmonizują z karoserją danego samochodu. Między siedzeniami pozostawiono dużo wolnego miejsca dla nóg. Wydłużone ramy okien dają rozległe pole widzenia.

W najbliższych dniach ukaże się ogłoszenie oznajmiające ukazanie się na rynku nowej 6-cio cylindrowej ciężarówki Chevrolet.

W nowych Chevroletach wprowadzono między innemi doniosłe ulepszenie, — przesuwalne siedzenie kierowcy. Siedzenie może być przesuwane nawet w czasie jazdy zapomocą małej krótkiej korbki.

Efektowną też nowością w Chevrolecie na rok 1929 są przednie latarnie, których wygląd znacznie zyskał w nowym modelu. W celu dowolnego obniżenia kierunku światła w nowych latarniach Chevroleta umieszczono z lewej strony pedału sprzęgła specjalny przełącznik, działający przy naciśnieniu nogi.

Wszystkie modele są zaopatrzone w lampkę ostrzegawczą "stop" oraz w tylne światło. Uchwyt do opony zapasowej umieszczony jest z tyłu.

Wreszcie wszystkie modele są zaopatrzone w znane amortyzatory hydrauliczne systemu „Lovejoy", które zapewniają wygodną i bezpieczną jazdę po najgorszych drogach. Amortyzatory te systemu oliwnego są doskonale znane w całym świecie samochodowym, — używane zaś są w najdroższych samochodach.

Siedem różnych modeli karoserji Fishera jest do rozporządzenia nabywców. Są to: Phaeton, Roadster, Coach, Coupé, Sedan, Sport Cabriolet i Convertible Landau. Każdy znajdzie między temi modelami wóz dla siebie odpowiedni.

W ten sposób dogadzając wszelkim gustom i wymaganiom epokowy Chevrolet dostępny jest dla najszerszego ogółu, gdyż dzięki ułatwionym warunkom płatności nabycie jego nie przedstawia żadnych trudności. Znakomicie zorganizowany system obsługi oraz roczna gwarancja przy sprzedaży zapewniają trwałość i sprawne funkcjonowanie tego epokowego samochodu.

CHEVROLET

GENERAL MOTORS W POLSCE, WARSZAWA

Salon Paryski

(św) Komitet organizacyjny Salonu Paryskiego wyznaczył już daty trzech tegorocznych seryj wystawowych. Salon samochodów turystycznych odbędzie się od 3 do 13 października, motocykli i rowerów od 23 października do 3 listopada i wreszcie salon samochodów ciężarowych od 14 do 24 listopada. Podczas pierwszej serji wstęp wynosić będzie 10 fr. w dnie zwykłe i 30 fr w piątki. Podczas dwóch następnych seryj wstęp kosztować będzie 5 franków.

Ekspedycja radjo-samochodowa

Dla zbadania przydatności telegrafji na falach krótkich dla komunikacji samochodowej wyruszy w tych dniach ekspedycja poprzez Saharę na samochodzie, zaopatrzonym w stację nadawczą krótkofalową. W czasie jazdy do Tinbuktu ekspedycja ta będzie nadawała regularnie komunikaty telegraficzne oraz opisy warunków jazdy.

Z niemieckiego przemysłu lotniczego

W tych dniach doprowadzono do końca pertraktacje, mające na celu połączenie całego niemieckiego przemysłu lotniczego (budowa samolotów i silników) dla wspólnej pracy nad racjonalizacją fabrykacji. Komisja, która przeprowadzała rokowania, składała się z przedstawicieli następujących firm: Bayerische Motorenwerke, Dornier, Heinkel, Junkers Flugzeugwerke, Junkers Motorenbau, Rohrbach i Siemens Flugmotorenwerke.

Nil—Kongo

W Afryce podzwrotnikowej została otwarta nowa droga handlowa, długości 700 mil, łącząca brzegi Nilu i Kongo. Prowadzi ona ze Stanleyville w Kongo belgijskiem, na północ do miejscowości Berta, a następnie do Rejaf w Sudanie.

Komunikat
Związku Zawodowego Automobilistów

Prosimy naszych członków, którzy chcą wziąć udział w turnieju sprawności szoferów, aby zgłosili się w sekretarjacie Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P. Poznań, ul. Dąbrowskiego nr. 42 najpóźniej do dnia 10 maja br. godz. 12.

Zaznaczamy, że w turnieju tem mogą wziąć udział tak szoferzy, zatrudnieni na dorożkach samochodowych, jak i prywatnie.

Odpowiedzi redakcji

Pan Leonard Sulimierski, Chromowola.

W uzupełnieniu naszej odpowiedzi z nr. 30 „Samochodu" — donoszą nam ze Lwowa, że zastępstwo samochodów Bugatti znajduje się we Lwowie. Adres: „Steyer-Peret", ul. Akademicka 23 (biuro) i ul. św. Mikołaja 23 (sklep).

W ostatniej chwili donosi nam firma Krakowska Spółka Automobilowa z o. o., Kraków, Rynek Główny 12, że posiada generalne przedstawicielstwo fabryki Ettore Bugatti na Rzeczpospolitą Polską i Wolne Miasto Gdańsk.

P. dr med. Wacław Okuljar, Węgierska Górka.

Wybór odpowiedniego samochodu przez Pana zależny jest przedewszystkiem od sumy, którą Pan przeznacza na kupno, gdyż wtedy tylko samochód może się dobrze kalkulować, gdy cena jego będzie dostosowana do ogólnego budżetu.

Przedewszystkiem nie radzimy Panu nabywać używanego samochodu, gdyż w Pańskim zawodzie musi Pan mieć samochód sprawnie działający, w każdej chwili gotowy do wyjazdu. Używany zaś samochód nie daje nigdy tej gwarancji.

Z tańszych samochodów bardzo dobry na górzyste tereny jest samochód marki Ford, nowy model (A). Samochód ten bardzo dobrze bierze wszelkie wzniesienia na bezpośrednim biegu (3-cim). W roku bieżącym odznaczył się w Anglji, wjeżdżając na górę w wysokości paru tysięcy metrów, trudną nawet dla pieszych, gdyż pozbawioną dróg specjalnych.

Kupując Forda, ma Pan pozatem tę wygodę, iż w każdem prawie miasteczku może Pan dostać zapasowe części zamienne po bardzo niskiej cenie tak, że w razie defektu w samochodzie, w ciągu kilku godzin może Pan zamienić uszkodzoną część na nową, dzięki czemu nie naraża się Pan na dłuższe unieruchomienie samochodu.

O ile przeznaczył Pan większą sumę na kupno samochodu, to mając na uwadze pańskie potrzeby, możemy poradzić nabycie samochodu marki „Tatra" Fabryka ta buduje, znane zresztą u nas, dwa typy mniejsze, jeden dwucylindrowy 4/14 KM., chłodzony powietrzem, który daje ogromne ułatwienie obsługi, szczególnie dla kierowców-amatorów, obywających się bez szofera. W zimie nie naraża się na pęknięcie koszulek wodnych, jak przy samochodach chłodzonych wodą. Pozatem łamane osie i niezależne resorowanie dają gwarancję jazdy bez wstrząsów po złych drogach. Cena takiego samochodu 4-ro osobowego, otwartego wynosi 1 340 dol. am., a krytego 1 600 dol. Samochody te dostarcza się również z t. zw. nasadką, pozwalającą latem przeistoczyć karetkę w samochód otwarty. Drugi typ 4-ro cylindrowy 6/24 KM., również chłodzony powietrzem, odznacza się doskonałem rozwiązaniem konstrukcji silnika, umożliwiającem łatwy dostęp do każdej części przy zamianie jakiej części. Jest większy, silniejszy, zatem i droższy od poprzedniego.

Oba typy są budowane specjalnie na tereny górskie i pokonują z łatwością wszelkie wzniesienia. W zeszłorocznym wyścigu tatrzańskim samochód ten wziął w swej kategorji pierwszą nagrodę.

Nie radzimy Panu pozatem kupować maszyny dwu lub trzyosobowej, gdyż cena takiej karoserji jeżeli nie jest większa, to w każdym razie nie mniejsza od 4-osobowej, ta ostatnia zaś jest pożyteczniejsza.

P. Jerzy Benedyktowicz, Lwów.

Dziękujemy uprzejmie za informację, z której chętnie skorzystamy.

czego brak memu samochodowi?

Zapytanie p. J. W. z S.

Mam samochód marki F, który nabyłem w jesieni zeszłego roku, jako używany, lecz po kapitalnym remoncie. W okresie zimowym używałem go stosunkowo mało. Obecnie z nastaniem ciepła jeździłem nim kilkanaście razy i zauważyłem, że słabo ciągnie. Trudno jest również silnik zapuścić. Przy małych stosunkowo górkach muszę włączać trzeci bieg. Proszę o podanie przyczyn utraty siły silnika.

Odpowiedź. Prawdopodobnie silnik pana ciągnie źle, wskutek utraty kompresji. Ponieważ kupił Pan samochód używany, jest rzeczą możliwą, że utrata kompresji spowodowana jest zużyciem tłoków, pierścieni lub wreszcie samego cylindra. Możliwe, że remont polegał jedynie na zamianie pierścieni, a conajmniej tłoków, natomiast cylindry, które skutkiem dłuższego używania, zowalizowały się, mimo zamiany tłoków przepuszczają bokiem mieszankę i nie pozwalają jej dobrze sprężyć. Obracając korbą, można sprawdzić, w którym cylindrze jest kompresja słabsza.

O ile okaże się, iż rzeczywiście cylindry są wyrobione, należy je przeszlifować i dać nowe, większe tłoki i pierścienie. Pozatem przyczyna może leżeć w nieszczelności zaworów, zanieczyszczonych spalonych lub zgiętych. W tym wypadku często występuje objaw strzelania w gaźniku, jeżeli nieszczelne są zawory ssące, lub w rurze wydechowej, gdy szwankują zawory wydechowe. W tym wypadku należy zawory doszlifować. Przedewszystkiem jednak należy zbadać, czy nie pękła która ze sprężyn zaworowych.

Brak kompresji powstać może również skutkiem złego rozmieszczenia pierścieni lub skutkiem ich wyrobienia. Jeżeli silnik pana posiada podejmowaną głowicę, należy zbadać, czy jest ona szczelna. Na nieszczelność wskazywać będzie woda, sącząca się z pod uszczelki. Należy również zbadać, czy silnik się nie grzeje, gdyż i to może być przyczyną utraty kompresji.

HUMOR

Wszystko po porządku

— Przebrzydły smarkaczu! — krzyknął zagniewany ojciec — przed godziną kazałem ci wyczyścić motocykl, a ty jeszcze nic nie zrobiłeś.

— Ależ tatusiu, zabrałem się już do drugiego koła!

— Do drugiego koła? Przecież pierwsze koło też jest jeszcze brudne.

— Do pierwszego zabiorę się dopiero, jak skończę z drugiem.

Naturalnie

Pewien początkujący automobilista wychodzi z magazynu akcesoryj samochodowych i usiluje zarzucić motor. Raz, drugi, trzeci, piąty, dziesiąty... Maszyna ani drgnie. Zjawia się dwóch przechodniów z dobremi radami. Dobre rady nic nie pomagają, dalsze próby zarzucenia też nie. Zjawia się dalszych „trzech specjalistów“ i zaczynają pchać samochód. Właściciel siadł do steru i kolejno włącza różne biegi. Nic nie pomaga. Po krótkim odpoczynku dalsze „zapychanie“ — tak z dobrym rozpędem — przez całą ulicę! Wszyscy zagrzali się rzetelnie — tylko silnik pozostał zimny. Świece są w porządku, kable także.

— Zapłon od baterji? — pyta wreszcie jeden z ochotników.

— Od baterji? A tak, zdaje się.

Następuje badanie czy kable przy baterji się nie obluźniły i tu — o zgrozo — okazuje się, że baterji wogóle niema.

— Baterja? — pyta zdumiony właściciel. — Naturalnie, że jej niema. Przecież przed chwilą oddałem ją w sklepie do napełnienia.

Szczęście w nieszczęściu

Pawełek wraz z nowym motocyklem i swą przyjaciółką wjechał prosto w okno wystawowe magazynu mód. Pawełek z głupią miną rozgląda się za swą towarzyszką, gdy nagle słyszy jej uradowany głos:

— Nareszcie znalazłam kapelusz, który szukałam od trzech tygodni.

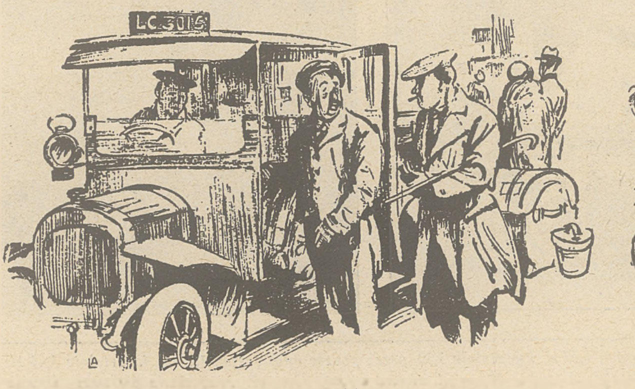
Ciekawy przechodzień



— A cóż się stało tej gumce?
— Osa ją ukąsiła.

„Passing Show“

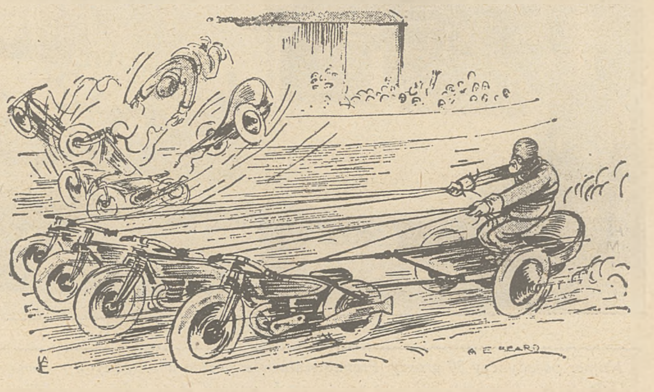
Podwójny system liczenia



— Czy ma Pan drobnych za 10 złotych?
— Owszem. Ile?

(London Opinion)

Nowoczesne igrzyska olimpijskie



W angielskich kołach sportowych proponuje się wprowadzenie — w zmodernizowanej formie — starorzymskich wyścigów kwadrygami. London Opinion

Rozmaitości ze świata



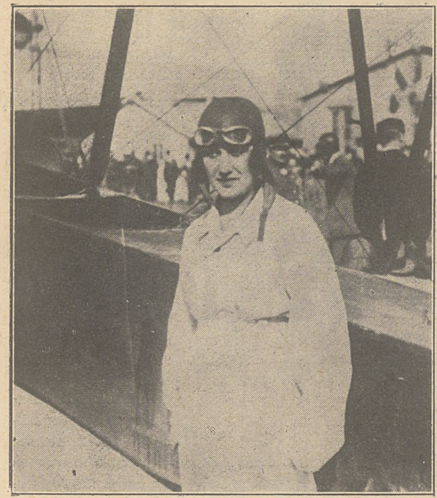
U góry: Fabryka samochodów Fiat przesłała w tych dniach jako prezent dla Papieża piękną limuzynę. Na rycinie: Papież w rozmowie z dyrektorem Agnelli.
Atlantic Ph.

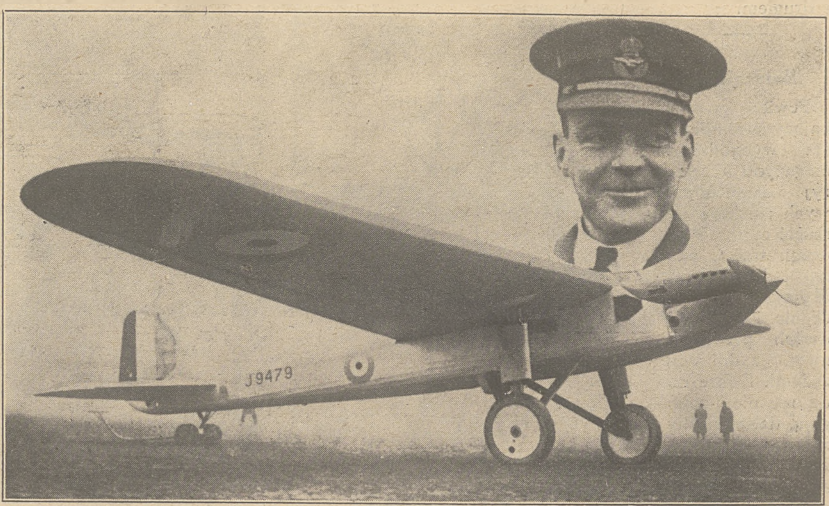
W środku po lewej: Mlle Maryse Bastie ustanowiła z 10 i pół godzinami nowy rekord długości lotu dla pań.
Fot. Keystone

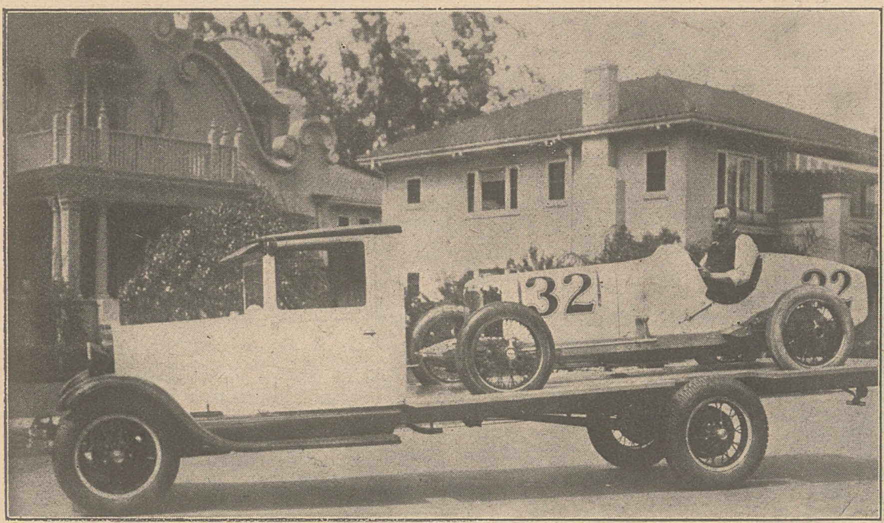
W środku po prawej: Angielski pilot Jones Williams wystartował w nowym jednomotorowym samolocie w Cranwell pod Londynem i wylądował po 50-ciu godzinach i 38 min. w Karachi (Indje) w odległości 6 650 km.
Fot. Keystone

Na dole po lewej: Amerykański sportowiec Bill White, który w ubiegłym roku za transport swego samochodu na 22 wyścigi zapłacił 11 000 dolarów, zamówił sobie w tym roku specjalną ciężarówkę.
Fot. Keystone

Na dole po prawej: Dla uniknięcia wypadków w nocy policja waszyngtońska zaopatrzyła posterunki komunikacyjne w specjalne pasy z kolorowemi lampkami.
Fot. Keystone









Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 25 gr, cała strona 390,— zł, pół strony 195,— zł, ćwierć strony 98,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor Zdzisław Marynowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Czcionkami, drukiem i nakładem Sp. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.

Kolportaż